



Ḥayrīg, Šarwayn, Ḥalfāt, les ports anciens du Mahra (Yémen, c. IXe-XIIe siècles).

Axelle Rougeulle

► To cite this version:

Axelle Rougeulle. Ḥayrīg, Šarwayn, Ḥalfāt, les ports anciens du Mahra (Yémen, c. IXe-XIIe siècles).. 2008. halshs-00358537

HAL Id: halshs-00358537

<https://shs.hal.science/halshs-00358537>

Preprint submitted on 3 Feb 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Ḥayrīğ, Šarwayn, Ḥalfāt, les ports anciens du Mahra (Yémen, c. IX^e-XII^e siècles)

A. Rougeulle

(Cnrs, Umr 8167 Orient et Méditerranée, Laboratoire islam médiéval)

Version avant parution (janvier 2008) d'un article à paraître dans les *Annales Islamologiques* 42, 2008.

En 1996-1999, des prospections extensives ont été menées sur le littoral des actuelles provinces yéménites du Ḥaḍramawt et du Mahra, entre la ville de al-Šiḥr et la frontière omanaise¹. Cent soixante quatorze sites de toutes périodes, du Paléolithique à l'époque islamique tardive, ont été repérés au cours de ces recherches qui ont apporté de nombreuses informations sur le peuplement et l'histoire de cette région très mal documentée jusque là, et notamment sur le rôle qu'elle a joué dans les réseaux d'échanges de l'océan Indien².

Une demi-douzaine de ports actifs au début de la période islamique, du IX^e au XII^e siècle environ, ont notamment été découverts. Deux d'entre eux, al-Šiḥr et Šarma se trouvent dans la province du Ḥaḍramawt. Al-Šiḥr fut sans conteste le port le plus célèbre de la région à l'époque islamique ; mentionné par de nombreuses sources médiévales depuis le IX^e siècle il reste aujourd'hui encore l'un des principaux centres économiques de la province. Le site archéologique se trouve sur le rivage au centre de l'agglomération actuelle et a été fouillé en 1996-2001 par une équipe française dirigée par Cl. Hardy-Guilbert ; il a livré plusieurs niveaux d'habitat datés du XI^e au XVIII^e siècle³. Découvert en 1996, Šarma a pour sa part été fouillé en 2001-2005 par l'auteur. C'était un établissement tout à fait particulier, un port de transit probablement associé aux réseaux commerciaux des marchands du golfe Persique, un entrepôt fortifié créé de toutes pièces vers 980 à l'extrémité d'un grand capet subitement abandonné vers le milieu du XII^e siècle. Le matériel archéologique y est constitué aux deux tiers d'importations venant de toutes les régions riveraines de l'océan

¹ Ces recherches ont été menées dans le cadre d'un programme d'étude sur les Ports de l'Océan Indien, programme soutenu par la Division de l'archéologie et de la recherche en sciences sociales du Ministère des Affaires Etrangères (Dgcid) et le Laboratoire islam médiéval de l'Umr 8167 du Cnrs, et réalisé en collaboration avec l'Organisation Générale des Antiquités et Musées du Yémen (GOAM, Šan'ā' et al-Mukallā). Outre l'auteur, les membres de l'équipe étaient Dr 'Abd al-'Azīz b. 'Aqīl, Directeur des Antiquités du Ḥaḍramawt (al-Mukallā), Ḥišām 'Alī al-Ṭawr, archéologue au GOAM (Šan'ā'), Tara Steimer-Herbet, archéologue allocataire de recherche au Centre Français d'Archéologie et de Sciences Sociales (Šan'ā'), et Vincent Bernard, dessinateur-topographe (Lyon).

² Ces prospections complètent vers l'est les prospections préliminaires conduites en 1993-1995, en collaboration avec Cl. Hardy-Guilbert, dans la Tiḥama, les environs de Aden et la région de al-Šiḥr, au cours desquelles seul le site de Ḥayrīğ au Mahra avait été brièvement visité (Hardy-Guilbert et Rougeulle, « Ports islamiques du Yémen » ; *idem*, « Al-Shihr and the southern coast of Yemen »).

³ Voir Hardy-Guilbert et Ducatez, « Al-Šiḥr » ; Hardy-Guilbert, « The harbour of al-Shiḥr ».

Indien et l'étude de ce corpus apporte des informations extrêmement précises sur la diversité et l'évolution des réseaux économiques à cette époque⁴.

Les autres ports repérés pour cette époque se situent sur la côte de l'actuelle province du Mahra, qui s'étend officiellement depuis le méridien 51° jusqu'à la frontière omanaise (fig. 1). Sur le plan géographique ce littoral se partage en trois grandes régions. A l'ouest, l'extrémité orientale de la longue plaine littorale du Ḥaḍramawt est centrée sur la petite ville de Sayḥūt qui constituait le terminus de la route côtière jusqu'en 2006. Après Sayḥūt, une série d'éperons montagneux obliques partagent la côte en plusieurs baies séparées par des caps, relativement difficiles d'accès et isolées les unes des autres. Le dernier de ces caps, le Ra's Fartak, culmine à plus de 900 m d'altitude et la côte s'incurve ensuite vers le nord le long de son flanc oriental pour former la baie de Qamar, sur laquelle s'ouvre une vaste plaine. Centrée aujourd'hui sur la ville de al-Ġayḍa, cette région est reliée vers l'ouest au Wādī Ḥaḍramawt par des pistes à travers le plateau, et vers l'est à la plaine de Ṣalāla et au Dhofar par une bande littorale très étroite qui court au pied du Ġabal al-Fatk. Mais les communications avec le littoral du Ḥaḍramawt étaient difficiles jusqu'à l'ouverture, en 2006, d'une route asphaltée reliant l'Oman à al-Mukallā par la côte.

1. L'embouchure du Wādī al-Masīla, Ḥayrīğ.

1-1. L'embouchure du Wādī al-Masīla.

L'étroite plaine côtière du Ḥaḍramawt, qui s'étend presque sans interruption sur près de 250 km depuis al-Mukallā, se termine à l'est au Ra's Musaymār, une dizaine de kilomètres après la petite ville de Sayḥūt. Cette région est marquée par le débouché du Wādī al-Masīla, le nom donné au Wādī Ḥaḍramawt dans son cours inférieur, nord-sud, jusqu'à la mer, qui se trouve à une douzaine de kilomètres à l'ouest de Sayḥūt. Bien que le Wādī al-Masīla constitue une voie de circulation relativement aisée entre la côte et les grandes capitales du Wādī Ḥaḍramawt proprement dit, également l'une des principales voies d'accès au célèbre lieu de pèlerinage de Qabr Hūd, les vestiges archéologiques y sont étonnamment rares quelle que soit la période considérée. Le seul établissement médiéval repéré à l'embouchure, lors de la campagne de prospection 1996, se trouve sur la rive orientale au pied de la montagne, à près de 7 km de la côte, un fait qui s'explique peut-être par la possibilité de crues saisonnières sur la large plaine formée par le delta du wādī. Localisé en lisière du village de Ḍabī'a (15°13'45"N, 51°07'20"E), ce petit site a livré un abondant matériel de surface, et notamment des importations omanaises, iraniennes et extrême-orientales des XV^e-XIX^e siècles, ainsi que quelques tessons plus anciens comme des productions yéménites à glaçure jaune (Mustard Ware), datées des environs de 1250-1350. Les fouilles menées récemment sur ce site ont montré que l'occupation y remontait en fait aux environs du XI^e siècle⁵.

1-2. Ḥayrīğ.

⁴ Rougeulle, « Le Yémen entre Orient et Afrique », *idem* « The Sharma horizon » ; Zhao, « Céramique chinoise à Sharma ».

⁵ Newton, « Al Qisha » ; bien que la phase I soit attribuée aux IX/X^e-XII^e siècles, l'assemblage céramique décrit pour cette période (p. 181-182), constitué notamment de porcelaines d'époque Song, de sgraffiatos, et de céramiques indiennes noires et rouges, ne semble pas antérieur à la fin du X^e siècle.

Le seul établissement important repéré à cette extrémité orientale de la plaine se trouve à environ 8 km à l'est de l'embouchure du Wādī al-Masīla, 4 km à l'ouest de Sayḥūt (15°11'39"N, 51°12'32"E). Découvert par une équipe russe vers 1990, brièvement étudié en 1993 par une équipe de l'Institut Archéologique Allemand de Ṣan'ā', c'était le seul site portuaire de tout ce littoral à avoir été repéré avant le début des travaux de la mission française dans la région ; il avait alors été daté des XIV^e-XVII^e siècles et identifié au port mentionné dans les textes de cette époque sous le nom de Ḥayrīğ/ Ḥīrīğ⁶. Il a été étudié lors de la prospection préliminaire de 1995, puis à nouveau en 1996⁷.

1-2-1. Description.

Ḥayrīğ s'étend sur une trentaine d'hectares le long de la rive droite de l'embouchure du Wādī Ṭīkar, un cours d'eau relativement important (fig. 2). La côte semble avoir autrefois formé à cet endroit une baie aujourd'hui colmatée, recourbée à angle droit en direction du wādī en isolant une grande butte plate parallèle à la mer, d'environ 9 ha de superficie⁸. La présence de structures indique que la petite langue de terre assez basse qui relie aujourd'hui cette butte à l'ancien tracé de la côte, séparant le fond de la baie du bord du wādī, était déjà formée à l'époque médiévale ; mais la baie était peut-être toujours en eau et pourrait avoir alors servi de port, ou du moins de protection naturelle à la ville installée sur la péninsule. La structure la plus marquante de cette péninsule est un grand monticule conique, d'environ 5 m de hauteur, situé à l'angle du wādī et de la mer et qui pourrait représenter les traces d'un ancien fortin (fig. 3). De nombreux autres murs ou fondations, en galets de wādī, sont visibles en surface et l'équipe allemande y a identifié une grande rue bordée de chaque côté par des bâtiments rectangulaires contigus, peut-être des maisons ou des magasins, ainsi qu'un mur d'enceinte tout le long du rivage nord dont le tracé ne semble donc pas avoir évolué. Par contre, des constructions étaient alors discernables en contrebas de la butte du côté sud, au fond de l'embouchure de la baie aujourd'hui transformée en *sabḥa*, et la ville pourrait avoir été considérablement érodée par la mer de ce côté ; les séchoirs à sardines installés tout le long du rivage occultent aujourd'hui tout ce secteur. Plusieurs bâtiments, notamment un grand édifice et une petite mosquée, sont également situés le long de la rive nord de la baie, face à la péninsule, et dans le secteur de l'isthme. D'autres structures et quelques tombes ont aussi été repérées sur la berge orientale du Wādī Ṭīkar.

Mais la caractéristique principale de Ḥayrīğ est la présence d'un vaste cimetière riche de plusieurs milliers de tombes, qui s'étend sur près de 700 mètres en arrière de l'agglomération depuis la baie jusqu'à la route actuelle, une superficie supérieure à celle de la ville (fig. 2). Trois tombes construites sont situées au nord de ce cimetière, non loin de la route. Elles sont marquées par une enceinte périphérique rectangulaire en blocs de calcaire taillés et sont décorées de grandes dalles inscrites dont l'une est datée de 910 / 1504⁹. Les autres sépultures sont beaucoup plus frustes, bordées d'une simple ligne de galets, et nombre d'entre elles, en particulier celles situées vers le sud près de la baie, sont de grandes structures ovales ou pratiquement circulaires tout à fait semblables à celles repérées à Ṣarma et Ṣarwayn, deux sites abandonnés au XII^e siècle (voir *infra*). Contrairement à

⁶ Vogt, « A Lost Late Islamic Port ». Voir également Vallet, « Yémen rasūlide », p. 511-512, 514.

⁷ Hardy-Guilbert et Rougeulle, « Ports islamiques du Yémen », p. 187-188 ; Rougeulle, « Notes », p. 211.

⁸ Vogt, « A Lost Late Islamic Port », carte 3.

⁹ *Ibid.*, p. 138-139 et pl. 5-6.

l'opinion émise par B. Vogt¹⁰, il se pourrait donc que ce cimetière se soit développé du sud vers le nord, la partie la plus ancienne installée à proximité de l'agglomération et les inhumations se décalant ensuite progressivement vers l'intérieur des terres.

1-2-2. Matériel et datation.

Abandonné au XVII^e siècle, le port de Ḥayrīğ est surtout connu pour le rôle qu'il a joué au XVI^e dans la lutte qui opposait à cette époque les Portugais aux sultans locaux pour le contrôle du littoral du Ḥaḍramawt¹¹. La ville est en fait mentionnée par la plupart des auteurs à partir de Ibn al-Muğāwir¹² et le matériel recueilli en surface, y compris sur la rive orientale du wādī, est presque entièrement daté des XIII^e-XVII^e siècles. Il est caractérisé par la présence de nombreuses importations de toutes provenances, en particulier de très belles porcelaines bleu et blanc des XV^e-XVI^e siècles¹³.

Mais Ḥayrīğ apparaît en fait dans les textes dès le IX^e siècle. Il est décrit par Ibn Ḥurdādbih comme un mouillage (*marsā*), puis est ensuite mentionné au X^e par al-Hamdānī en tant que dernière escale sur la route entre l'Oman et al-As'ā (actuelle al-Šiḥr ?) et dans le *Kitāb 'ağāṭib al-Hind* qui situe dans ses environs la limite occidentale de la diffusion de l'arbre à encens¹⁴. Cette occupation islamique ancienne du site a été confirmée par la découverte, en 1996, de quelques pièces de cette époque, un fragment de bol en porcelaine à décor de pétales gravés de la dynastie des Song du Nord (fig. 4), une trentaine de petits tessons abbassides à pâte jaune et glaçure bleue alcaline ou blanche opaque des IX^e-X^e siècles, et même deux fragments de parois de jarres, à pâte jaune et glaçure verdâtre, qui pourraient remonter au tout début de l'islam ou à la période préislamique¹⁵. Ce matériel a été trouvé presque exclusivement dans la zone située sur la rive nord de la baie ainsi que dans les environs de l'isthme. Il est vraisemblable que la péninsule était également occupée à l'époque mais les vestiges anciens y sont sans doute occultés par les niveaux plus récents.

L'occupation de Ḥayrīğ remonte donc au moins au X^e siècle. A cette époque la ville semble s'être étendue au-delà de la péninsule jusqu'en bordure de la baie, et le cimetière était installé en lisière de l'agglomération. Le port était déjà actif dans le commerce international, certainement une escale sur les itinéraires des navires abbassides entre le golfe Persique et la mer Rouge, peut-être également un lieu d'approvisionnement en encens local ; d'après les textes plus tardifs, c'était également l'un des principaux lieux d'embarquement pour l'île de Socotra¹⁶. L'étendue véritablement remarquable du cimetière témoigne de cette longue période d'occupation, comme de l'importance de l'agglomération qui semble avoir joué un rôle majeur dans les réseaux d'échange de l'océan Indien jusqu'à son abandon au XVII^e siècle. Toutefois, on peut remarquer qu'aucun matériel typique de l'horizon Šarma, de la fin du X^e au milieu du XII^e siècle, n'a encore été découvert à Ḥayrīğ.

¹⁰ *Ibid.*, p. 139.

¹¹ Serjeant, *The Portuguese* ; Vogt, « A Lost Late Islamic Port », p. 144-145.

¹² *Ta'riḥ al-Mustabṣir*, p. 260, (Löfgren, p. 270).

¹³ Vogt, « A Lost Late Islamic Port », p. 141 et fig. 2-4 ; Rougeulle, « Porcelaines chinoises », p. 69 et fig. 5-6.

¹⁴ Ibn Ḥurdādbih, *Kitāb al-masālik*, (De Goeje, p. 138 et note O) ; al-Hamdānī, *Ṣifat*, (Müller, p. 51) ; *Kitāb 'ağāṭib al-Hind*, 116, (Sauvaget, p. 297).

¹⁵ D'après les traditions locales (voir Bāmaṭraf, *Al-Šuḥadā al-Sab'a*, p. 23), Ḥayrīğ aurait été la capitale du Mahra à l'époque sudarabique. Plusieurs éclats et outils de silex ont également été découverts sur le site et en particulier dans le secteur du cimetière.

¹⁶ Tibbetts, « Arabia », p. 91.

Les pièces anciennes sont rares en surface et la grande salinité du sol pourrait être à l'origine de l'absence totale de sgraffiato, une production qui se corrode très facilement. Cependant, ni al-Muqaddasī, ni al-Idrisī, ni aucun autre auteur de cette époque ne mentionne le port et il n'est donc pas impossible qu'il ait été abandonné, ou du moins qu'il ait perdu son importance dans le commerce international, à l'époque où Šarma et Šarwayn (voir *infra*) étaient en pleine activité.

2. Le Mahra méridional, Šarwayn.

2-1. Le Mahra méridional.

A l'est de Sayḥūt, des éperons parallèles orientés vers le sud-est se détachent de la chaîne montagneuse pour former une série de caps plus ou moins importants. Le dernier de ces promontoires, qui culmine à plus de 900 m d'altitude, tombe à l'est dans la mer par des hautes falaises pour former le Ra's Fartak, le plus marquant des reliefs de la côte du Ḥaḍramawt, à environ 110 km à vol d'oiseau de Sayḥūt. Ces éperons successifs délimitent plusieurs petites plaines qui sont de plus en plus étendues à mesure que l'on se dirige vers l'est ; les trois dernières sont relativement peuplées, une population centrée sur une agglomération principale, 'Itāb, Qišn, puis Ḥuṣwayn juste avant le Ra's Fartak. Irriguées par des *wādīs*, ces plaines sont assez riches sur le plan agricole et sont caractérisées par la présence de larges bandes cultivées parallèles à la mer, non loin de la plage. Les agglomérations actuelles sont situées en arrière de ces cultures et présentent souvent un schéma d'urbanisme très particulier, des alignements également parallèles à la mer de bâtiments tous semblables, isolés chacun sur une terrasse rectangulaire avec de vastes espaces intermédiaires. Dans la plupart des cas, la frange orientale de la plaine est recouverte d'importantes dunes de sable appuyées contre le versant occidental des caps et qui atteignent la cote des 200 m contre le Ra's Šarwī/Šarwayn, dans la plaine de 'Itāb. Jusqu'à l'ouverture récente de la route côtière reliant Sayḥūt à al-Ġayḍa, la présence de ces dunes compliquait encore la circulation dans toute cette région, la piste devant effectuer de larges détours vers l'intérieur des terres pour trouver les cols qui permettaient de contourner les éperons, et la plupart des échanges se faisaient par bateau, la pêche représentant l'activité principale de la population.

La plupart des sites repérés dans cette région sont anciens, pré ou protohistoriques, ou bien tardifs mais quelques-uns semblent toutefois avoir été des établissements assez importants à l'époque islamique. C'est le cas de Ḥuṣwayn Sud, un grand site qui s'étend sur environ 8 ha entre le rivage et la zone cultivée au sud de la ville moderne de Ḥuṣwayn, non loin du Ra's Fartak (15°35'00"N, 52°06'00"E). Seules quelques mosquées plus ou moins ruinées sont toujours visibles en surface et le matériel est peu abondant, pauvre en importations. Les céramiques identifiées ne remontent pas au-delà du XV^e siècle, mais le tell est important et il doit s'agir de la ville mentionnée au début du XIII^e sous ce nom par Ibn al-Muğāwir comme escale entre le Ra's Fartak et Ḥayriḡ¹⁷. Deux sites contemporains ont également été découverts sur la plaine de Qišn, à l'est de cette ville. Très proches l'un de l'autre, Šūq (15°26'03"N, 51°42'28"E) et Anqāḍ (15°26'35"N, 51°43'09"E) devaient en fait former deux quartiers d'une même agglomération. Ce sont des séries de buttes qui s'étendent parallèlement à la mer, sur environ 500 m à Šūq, près de 1000 m à Anqāḍ, chaque butte marquée par les ruines plus ou moins visibles d'un bâtiment. Le matériel ramassé en surface est similaire, daté des XV^e-XVIII^e siècles. Les pièces identifiées les plus anciennes sont des

¹⁷ *Ta'riḡ al-Mustabṣir*, p. 260 (Löfgren, p. 268-70).

bols à décor d'engobe blanc sous glaçure bleu turquoise, une production yéménite de la Tihāma attribuée aux environs du XV^e siècle par les fouilles canadiennes à Zabīd¹⁸, ainsi que des céladons thaï contemporains ; les plus récentes sont des porcelaines bleu et blanc ainsi que des importations iraniennes et omanaises des XVI^e-XVIII^e siècles. On peut donc probablement identifier Šūq/Anqāḍ avec le port de Qīšn mentionné par les sources de cette période, et notamment les chroniques locales d'époque portugaise ; la ville se serait déplacée à son emplacement actuel vers le XVIII^e siècle comme l'indique la découverte de quelques tessons des XVIII^e-XIX^e siècles dans le quartier ancien.

Aucune trace d'occupation des XIII^e-XIV^e siècles n'a pour l'instant été repérée dans la région de Qīšn, mais un très important site portuaire des débuts de la période islamique a été découvert à l'extrémité ouest de la plaine, au pied du Ra's Šarwayn. Dominé par deux petites aiguilles rocheuses, ce cap forme un relief extrêmement marqué, l'éperon culminant ici à plus de 500 m d'altitude et s'avancant sur près de 3 km dans la mer vers le sud-est en fermant une grande baie appelée localement Ḥalīḡ Qīšn, parfois Bandar Lask (fig. 5). Le mouillage très profond est donc parfaitement protégé des vents du sud-ouest de la mousson d'été et c'est toujours au fond de cette baie que viennent s'ancrer les rares navires d'un certain tonnage qui relâchent encore à Qīšn.

2-2. Šarwayn.

Le site archéologique de Šarwayn a été découvert en 1997 et étudié lors des missions 1998 et 1999¹⁹. Il est localisé au pied même du cap (15°21'45"N, 51°38'02"E), sur les deux rives d'un petit wādī qui descend du promontoire et permet un passage vers l'ouest et la plaine de 'Itāb²⁰. Le site est composé de deux parties principales, un cimetière situé sur la rive nord du cours d'eau, et la ville portuaire installée sur la rive sud, sur une petite terrasse alluviale triangulaire d'environ 3,5 ha limitée au nord-ouest par le wādī, au sud-ouest par les contreforts du cap, et à l'est par la côte (fig. 6). Cet endroit est aujourd'hui occupé par un petit village de pêcheurs appelé Lībn : une petite mosquée, une demi-douzaine de maisons et des aires de préparation d'huile de poisson se trouvent au bord de la terrasse côté mer, un grand puit cimenté a été creusé non loin du wādī, peut-être la rénovation d'une structure plus ancienne, et les grottes situées dans le talus calcaire qui marque le pied de la montagne, probablement des abris sous roche aménagés, servent aujourd'hui de réserves à matériel et sont clos d'une porte. La population du village semble réduite et aucune trace d'agriculture n'est visible dans le secteur. D'importantes installations hydrauliques, citernes et murs de captage, ont cependant été réalisées dans toute cette zone, sur les pentes du cap, au pied de la montagne au nord comme au sud du wādī, et sur le site même, ce qui tend à montrer que cette population peut être parfois assez nombreuse, peut-être lors des périodes de transhumance des troupeaux.

2-2-1. La ville.

De très nombreuses traces de murs sont visibles en surface au sud du wādī, et une quarantaine de structures, fragments de structures ou groupes de structures, ont été identifiés dans ce secteur (fig. 6). Aucune fouille ni même aucun nettoyage de surface n'ont été réalisés à Šarwayn et le plan de l'agglomération ancienne est donc assez mal connu. Les constructions, en gros galets de wādī, sont de types très variés, depuis de grands bâtiments quadrangulaires de plan assez complexe et de 100 à 200 m² de superficie (nos 10, 14, 22, 24,

¹⁸ Ciuk et Keall, *Zabid Project*, p. 6.

¹⁹ Rougeulle, « Notes », p. 207-209.

²⁰ La route moderne passe aujourd'hui en lisière même du site.

26), jusqu'aux petites structures, souvent circulaires, mesurant parfois moins de 10 m² (nos 5, 6, 11, 12, 31). Maisons, édifices officiels, bâtiments à vocation artisanale, tous les éléments constitutifs d'une agglomération semblent être ici représentés, et la partie sud du bâtiment no 18 par exemple, une série de petites cellules contiguës proches de la mosquée actuelle, pourrait être interprétée comme un *sūq*. Cette mosquée recouvre sans doute un sanctuaire plus ancien et c'est d'ailleurs dans ce secteur que se trouve le seul accès facile à la mer, 4 à 5 m en contrebas de la surface du site, là que se concentre l'activité des pêcheurs de Šarwayn encore aujourd'hui. Les petites structures sont essentiellement groupées dans la partie nord de la ville qui pourrait être un quartier artisanal et de nombreux bâtiments semblent alignés parallèlement à la mer, notamment les nos 13, 14, 15, 21, 16 et 24 qui pourraient avoir bordé une rue. Aucune trace d'élément de défense, muraille ou fortin, n'a été repérée sur le site.

2-2-2. Les cimetières.

La surface de la ville est en partie recouverte de tombes. Une zone située le long de l'éperon, au pied du talus, présente des tombes islamiques classiques de forme rectangulaire, marquées de deux ou trois dalles dressées en fonction du sexe du défunt et orientées nord/nord-est ou parfois plein nord, certainement un cimetière tardif ou même récent. Les autres sépultures sont surtout localisées en bordure du *wādī* et sont de type bien différent, identiques à celles du cimetière principal situé sur l'autre berge. Toute la rive nord de ce cours d'eau est en effet recouverte d'une vaste nécropole qui s'étend sur près de 400 m le long du *wādī* face à la ville, sur une profondeur d'environ 70 m, une superficie de plus de 2 ha. Les tombes y sont pour la plupart de grandes structures ovales ou parfois pratiquement circulaires, leur grand axe orienté au nord/nord-est, similaires à celles repérées à Ḥayrīg (*supra*) et Ḥalfāt (*infra*). Elles mesurent en général 2 à 3 m de longueur mais certaines d'entre elles sont beaucoup plus considérables, jusqu'à 4,25 x 2,70 m ; d'autres, qui ne dépassent pas 1,5 m de longueur, sont probablement des tombes d'enfants. Ces structures sont limitées par une ligne de blocs, les extrémités étant le plus souvent marquées par une ou deux dalles dressées plus importantes qui atteignent parfois 80 cm de hauteur ; certaines sont entièrement cernées de dalles dressées et l'intérieur est généralement recouvert de petits galets ou de coquillages écrasés. Elles sont souvent pratiquement contiguës, un carré de 15 x 15 m contenant environ un trentaine de tombes dans les secteurs les plus denses, et le cimetière pourrait donc totaliser plus de 2000 sépultures.

Quelques structures de types différents ont également été identifiées dans cette zone. C'est en particulier le cas d'une grande terrasse rectangulaire de près de 6 x 8 m, surélevée de trois assises de blocs avec une surface sableuse (no 42). Elle fait face à un grand mur bas en arc de cercle qui présente une niche axiale orientée au nord-ouest (no 43), et il s'agit sans doute d'une *muṣallā* et d'un *miḥrāb* extérieurs utilisés lors des inhumations. Quatre tombes construites (nos 44-47) ont également été repérées, toutes en lisière ouest du cimetière. La mieux conservée est constituée de deux niveaux, un soubassement de 2,60 x 1,60 m, haut d'environ 50 cm (3 assises de blocs), surmonté d'un étage de 2,15 x 1,05 m, conservé aujourd'hui sur un trentaine de centimètres de hauteur ; aucune trace d'enduit n'a été retrouvée sur ces structures. Plusieurs tumuli sont aussi présents dans ce cimetière²¹.

²¹ Les traces d'occupation pré- et protohistoriques sont nombreuses dans les environs de Šarwayn. Plusieurs tumuli caractéristiques de l'âge du Bronze sont situés au sommet d'une colline qui domine le site vers le nord et un cimetière ancien a également été repéré au pied

2-2-3. Le matériel archéologique.

À Šarwayn, le matériel archéologique est assez abondant, et très varié ; il a surtout été trouvé en surface de la ville, notamment dans les environs du bâtiment no 10, mais également dans le cimetière principal et en particulier vers son extrémité sud-ouest. Outre quelques fragments de verre et de vaisselle en stéatite, quelques meules et molettes, et des éclats et outils de silex, ce matériel est essentiellement constitué de céramiques, un corpus caractérisé par la présence de nombreuses pièces préislamiques, originaires d'Arabie et de la péninsule omanaise, et datées de la fin du premier millénaire avant notre ère et du début de notre ère²². Plusieurs exemplaires pourraient également dater de la fin de la période sassanide ou du tout début de l'islam, comme les parois à décor estampé (fig. 7 : 3).

D'autres pièces, assez nombreuses, sont des productions à pâte jaune typiques de la période abbasside, aux VIII/IXe-Xe siècles. Ce sont en particulier de nombreux fragments de jarres à glaçure alcaline bleu turquoise et décor d'éléments appliqués, de type « sassano-islamique » (fig. 7 : 18-20), dans lesquelles étaient exportées les denrées périssables et qui sont présentes sur tous les sites portuaires de cette époque, du golfe Persique à l'Afrique orientale en passant par les environs de Aden²³ ; la production de ces jarres, originaires de Mésopotamie et probablement de Basra²⁴, remonterait à la période préislamique et semble avoir été abandonnée vers la fin du Xe siècle au plus tard comme le montre leur rareté à Šarma²⁵. Quelques coupelles du même type sont également présentes à Šarwayn, ainsi que plusieurs grands bols à glaçure blanche opaque, parfois avec des coulures bleues et souvent lobés en imitation de porcelaines chinoises (fig. 7 : 21-23). Également produites à Basra semble-t-il²⁶, ces pièces furent aussi diffusées en quantité, cette fois en tant que vaisselle de table²⁷.

Les autres tessons sont de types caractéristiques de l'assemblage trouvé à Šarma, daté de la fin du Xe au milieu du XIIe siècle²⁸. Ce sont quelques sgraffiatos à décor hachuré (fig. 7 : 24-26) et notamment un fond de bol à décor rehaussé de pastilles de glaçure sombre, une pièce tout à fait semblable à un exemplaire recueilli par A. Stein à Ġamšīd, sur la côte iranienne, tout près de la frontière pakistanaise²⁹ ; des cruches ou petites jarres de type similaire, à pâte rouge fine et glaçure jaspée ; des bassins à décor ondulé produits dans les fours de

de cette butte. Il est fort probable que les abris sous roche au pied du cap étaient occupés à cette époque.

²² L'identification et la datation de ces pièces ont été effectuées par Anne Benoist, Cnrs – Umr 5133 ; voir Rougeulle, « Notes », p. 207-209 et fig. 3 : 3-5, 7-9.

²³ Sur la diffusion de ce type, voir notamment Rougeulle, « Les routes de la céramique », p. 41-44 et fig. 2.

²⁴ Mason et Keall, « 'Abbasid glazed wares of Siraf », fig. 3 : 312, 536.

²⁵ Rougeulle, « The Sharma horizon », p. 226-227.

²⁶ Mason et Keall, « 'Abbasid glazed wares of Siraf », p. 61.

²⁷ Par exemple à Ṣuḥār, Sīrāf et Shanga : Kervran, « Ṣuḥār », p. 301 ; Tampoe, *Maritime Trade*, fig. 51-55, en particulier no 1078 ; Horton, *Shanga*, fig. 199.

²⁸ Pour les références détaillées de ces types, voir Rougeulle, « Le Yémen entre Orient et Afrique », p. 216-228 et fig. 10-15.

²⁹ Stein, *Archaeological reconnaissance*, pl. IV. Sur la diffusion des sgraffiatos hachurés, voir Rougeulle, « Les routes de la céramique », p. 44-49 et fig. 8.

Zabīd (fig. 7 : 8-10)³⁰ ; des cruches à parois fines de type *eggshell*, probablement originaires de la même région (fig. 7 : 7) ; des jarres à pâte rouge sombre ou grise, bien cuite et très dense, ornées d'un large décor incisé et recouvertes d'un engobe sombre (fig. 7 : 1-2), un type daté de l'époque préislamique jusqu'au XII^e siècle et vraisemblablement produit dans la péninsule d'Oman³¹ ; des jarres ou pots indiens à col évasé et engobe rouge (fig. 7 : 4-6) ; et des pots globulaires à large col court souvent décoré d'incisions, caractéristiques de la production céramique d'Afrique orientale aux IX-XII^e siècles (fig. 7 : 12-14)³². Les bols hémisphériques assez grossiers (fig. 7 : 15), également présents à Šarma, pourraient venir d'Afrique ou de l'île de Socotra, comme les pots à décor poinçonné (16-17), dont la date exacte n'est pas connue mais qui sont également présents à Ḥayrīḡ³³. Il faut également mentionner deux fragments de sigas égyptiennes, ces tonnelets très particuliers qui marquent le niveau de destruction de Šarma, vers 1140/50 (fig. 7 : 8)³⁴.

Comparativement à Šarma, les importations chinoises sont peu nombreuses à Šarwayn³⁵. Ce sont des pièces similaires à celles recueillies sur le site de l'entrepôt³⁶, quelques porcelaines des Song du Nord et en particulier des bols à bord en bourrelet (fig. 7 : 27), des grès verts de Yue (fig. 7 : 28-29), plusieurs petits fragments de grands bols en grès à décor sombre sous couverte transparente des fours de Xicun, un petit couvercle en porcelaine verdâtre à taches brunes (fig. 7 : 30), et des jarres en grès. Une réoccupation tardive de Šarwayn, visiblement ponctuelle, est marquée par la présence de quelques fragments de jarres de type Martaban, à pâte brun-violacé et couverte marron sombre sur un décor de côtes en barbotine blanche, ainsi que par de rares tessons de céramique des XIII^e-XIV^e et XVII^e-XVIII^e siècles.

2-2-4. Datation et identification.

Le matériel trouvé à Šarwayn montre donc que cet établissement a connu une longue période d'occupation allant de la fin du premier millénaire avant notre ère aux environs du XII^e siècle de l'ère chrétienne, durée qui explique la taille du cimetière. Il est impossible de savoir, en l'absence de fouilles, si cette occupation a été continue ou si le site fut abandonné à certains moments. Mais la présence de céramiques de la toute fin de l'époque préislamique et du début de l'islam laisse espérer que l'on pourrait trouver ici des informations sur cette période extrêmement mal connue de l'histoire du Yémen et du commerce de l'océan Indien en général. Il semble bien en effet que Šarwayn fut un port actif

³⁰ Ciuk et Keall, *Zabid Project*, pl. 95/30-33. Ces bassins ont été recueillis sur la plupart des sites yéménites de cette époque et notamment al-Šiḥr (Hardy-Guilbert et Ducatez, « Al-Šiḥr », fig. 18 : 3).

³¹ La paroi de ces jarres semble souvent décorée de côtes horizontales, voir Kervran, « Šuḥār », fig. 32 : 7, 33 : 8.

³² Horton, *Shanga*, fig. 168a-d, 170a, c, 176a-e ; Chittick, *Kilwa*, fig. 100 ; Pradines « Sanjé ya Kati », p. 69-70. Ces pots ont également été largement exportés, voir par exemple Hardy-Guilbert et Ducatez, « Al-Šiḥr », fig. 20 : 5, 7-8.

³³ Vogt, « A Lost Late Islamic Port », fig. 5 : 51.

³⁴ Rougeulle, « Le Yémen entre Orient et Afrique », p. 227-228 et fig. 15 : 6-12.

³⁵ Au total, 471 tessons ont été recueillis en surface à Šarwayn, dont 9.5 % de chinois, 18.9 % de glaçurés et 71.6 % de non glaçurés. Le matériel trouvé en surface à Šarma avant le début des fouilles se montait à 525 pièces dont 52.2 % de chinois, 7.6 % de glaçurés, et 40.2 % de non glaçurés, des chiffres qui doivent être mis en parallèle avec ceux du matériel issu des fouilles, soit 3,4 % de chinois, 6,6 % de glaçurés, et 90 % de non glaçurés.

³⁶ Voir Zhao, « Céramique chinoise à Sharma ».

dès l'âge du Fer et pendant toute son existence, en relation avec diverses régions riveraines de l'océan Indien et notamment le golfe Persique. Le site n'est pas formellement identifié mais il pourrait s'agir de la ville sudarabique localisée par Ptolémée, sous le nom de Pretos, entre l'embouchure du Wādī Masīla et le Ra's Fartak³⁷. Pour l'époque abbasside ce pourrait être le port de M.nāh ou le village de 'w.k.lān, les deux étapes côtières mentionnées vers 865 par Ibn Ḥurdādhbih à l'est de al-Šīhr³⁸.

Aucune mention d'un port sur cette partie du littoral n'a été trouvée pour l'instant dans les textes des principaux géographes pour la dernière période d'occupation du site, aux X^e-XII^e siècles. L'étude du matériel montre en tout cas que Šarwayn était alors très lié à Šarma, sans doute l'une des principales escales des navires iraniens sur les itinéraires reliant l'Orient et le Golfe à ce grand entrepôt. Il semble notamment que l'abandon de Šarma fut fatal à Šarwayn qui paraît avoir été déserté à la même époque, à l'exception de quelques traces sporadiques tardives. La présence des siga sur le site suggère en fait que l'abandon de ces deux ports serait dû à la même cause, peut-être une expédition navale venue de la mer Rouge pour mettre un terme aux activités de l'entrepôt³⁹. C'est certainement à cette dernière période d'occupation qu'appartiennent la plupart des bâtiments visibles aujourd'hui en surface de la ville. Toutefois, plusieurs d'entre eux (les petites structures au nord de l'agglomération et les maisons nos 26-28 en particulier) sont partiellement recouverts de tombes et sont donc antérieurs à l'époque où le cimetière s'est étendu sur la rive sud du wādī.

Ces grandes tombes ovales ou pratiquement circulaires, similaires à celles des nécropoles de Ḥayrīğ et Ḥalfāt (voir fig. 11 les tombes de Ḥalfāt), sont difficiles à dater. Dans le Wādī Ḥaḍramawt, les cimetières associés aux établissements préislamiques sont généralement constitués de tombes différentes, construites ou creusées à flanc de colline et souvent collectives, et l'origine sudarabique de cette tradition funéraire n'est donc pas établie⁴⁰. Pourtant, la nécropole de Šarwayn est probablement contemporaine du port, et ce type de sépultures remonte donc sans doute bien ici à l'époque préislamique, peut-être une tradition régionale⁴¹. Il était en tous cas d'usage courant au début de la période médiévale, jusqu'au XII^e siècle au moins, une datation confirmée à Šarma où, à l'exception de quelques structures construites, les tombes du cimetière sont toutes de ce type⁴². Les nécropoles de Ḥayrīğ (*supra*) et Ḥalfāt (*infra*), deux sites occupés jusqu'aux XVI/XVII^e siècles ont au contraire livré à la fois des grandes tombes ovales et des tombes rectangulaires de type classique, ces dernières relativement tardives d'après leur localisation ; la proportion relative de ces deux types suggère en fait que l'usage des grandes sépultures ovales s'est poursuivi assez tard.

³⁷ Groom, "Eastern Arabia", p. 74.

³⁸ *Kitāb al-masālik*, p. 147.

³⁹ Cette expédition sur Šarma pourrait avoir été menée en représailles de la tentative de blocus du port d'Aden par l'émir de Qays vers 1135, Rougeulle, « Le Yémen entre Orient et Afrique », p. 233.

⁴⁰ Par exemple à Raybūn et Makaynūn, com. pers. Anne Benoist.

⁴¹ Des nécropoles comportant plusieurs grandes tombes ovales de ce type, isolées en dehors de tout site d'habitat, ont été repérées lors des prospections de la côte du Mahra, notamment sur les sites de Ḥaḍaba (16°32'53"N, 52°47'5"E) et Wādī Zabr Zūma (16°29'3"N, 52°35'51"E) (doc. pers.), comme au Dhofar, (al-Shahri, "Grave types", type 5, fig. 11-12), mais leur datation n'est pas assurée.

⁴² Rougeulle, « Le Yémen entre Orient et Afrique », p. 213.

Si le site de Šarwayn a été occupé fort longtemps, aucune stratigraphie archéologique n'est paradoxalement visible dans la section de la terrasse alluviale qui domine la plage sur près de 5 m de hauteur. Les couches successives, plus ou moins terreuses ou riches en galets, paraissent naturelles et l'éboulis au pied de cette coupe sur la plage n'a livré pratiquement aucun matériel.

2-3. Qinšād.

Un site très semblable à Šarwayn a été découvert à l'ouest du village de 'Itāb, sur la plaine qui précède celle de Qišn à l'ouest, à environ 7 km à vol d'oiseau de Šarwayn. Qinšād est localisé au pied du versant oriental du Ra's 'Itāb (15°17'48"N, 51°28'22"E), d'où descend un petit wādī qui sépare le site en deux zones. Le promontoire est moins marqué que le Ra's Šarwayn, et le wādī moins important, mais l'organisation topographique est la même. Situé sur une terrasse alluviale à l'est du wādī, un cimetière contient de nombreuses tombes identiques à celles de Šarwayn, avec la même orientation, le même pourtour de pierres, les deux dalles aux extrémités et le remplissage de petits galets ou de fragments de coquillages. La partie occidentale de la nécropole est également constituée de sépultures islamiques classiques plus récentes, rectangulaires avec deux ou trois dalles selon le sexe du défunt, et plusieurs tombes construites y ont été repérées, ainsi que deux grands tumuli. Comme à Šarwayn, le talus au pied du cap est creusé de cavités, et la zone située entre le wādī et la montagne est aujourd'hui occupée par un village de pêcheurs, village de tentes à l'exception d'une petite mosquée près du rivage ; plusieurs puits et citernes anciens sont par ailleurs visibles, au pied du cap comme en contrebas de la terrasse du cimetière. Qinšād paraît donc avoir été un établissement pratiquement jumeau de Šarwayn, sauf qu'aucun bâtiment n'a pu y être identifié et que le matériel y est pratiquement inexistant. Il est possible que ceci soit dû à l'existence du village de pêcheurs, dont la présence et notamment les activités de séchage des sardines auraient pu faire disparaître toute trace d'occupation ancienne. Cependant, Qinšād est très proche de Šarwayn et il est difficile d'imaginer que deux grandes agglomérations portuaires aient pu coexister dans le même secteur ; il est donc également possible que Qinšād ait été plutôt un établissement secondaire, peut-être un village saisonnier de pêcheurs comme c'est encore le cas aujourd'hui.

3. Le Ra's Fartak et la baie de Qamar, Ḥalfāt.

3-1. Le Ra's Fartak.

Le Ra's Fartak est l'un des principaux amers de la côte méridionale de l'Arabie et il est mentionné dans pratiquement tous les textes traitant des itinéraires maritimes dans la région, qu'ils soient préislamiques ou islamiques. Connus sous ce nom dès le début du Moyen Age, il peut être identifié avec le cap décrit à l'époque antique sous le nom de Syagros. C'est à son pied que se trouvait un des ports les plus célèbres de cette période, décrit par le *Périple de la Mer Erythrée* vers le milieu du I^e siècle de notre ère, puis par Pline l'ancien un peu plus tard et enfin par Ptolémée vers 150, comme le centre du commerce de l'encens de la région. Etant donnée l'inaccessibilité de la face est du Ra's Fartak, le port de Syagros est généralement situé par les spécialistes sur sa face ouest, en bordure orientale de la plaine de Ḥuṣwayn⁴³. Cependant, aucun vestige de l'époque préislamique n'a pu être identifié sur

⁴³ Casson, *The Periplus*, p. 167 ("The harbour could not have been on the eastern face of Ras Fartak; the eight miles of precipitous cliffs effectively preclude this. Possibly it was at the

cette plaine, et en particulier au pied du cap dans les alentours du village actuel de Ḥayṣīt. Seul un site localisé à environ 25 km à l'ouest du cap (15°32'39"N, 51°58'40"E), près du village de Ṣiqr dont le nom peut d'ailleurs être mis en parallèle avec celui de Syagros, pourrait peut-être remonter à cette période. Le matériel archéologique y est rare et indatable, mais quelques structures y sont visibles en surface et notamment un grand bâtiment rectangulaire à angles arrondis, mesurant 14,70 x 17,60 m et comportant une seule pièce munie d'une petite plate-forme axiale adossée au mur oriental, face à l'entrée, peut-être un sanctuaire préislamique.

Au niveau du Ra's Fartak la côte s'incurve à 90° vers le nord le long des falaises du cap qui tombent directement dans la mer sur près de 18 km jusqu'au Ra's Finṭās, puis elle s'abaisse rapidement et s'infléchit à nouveau vers l'est pour former une très grande baie, connue depuis le Moyen Âge sous le nom de baie de Qamar. Aucun établissement humain n'est bien sûr possible le long de la face orientale du Ra's Fartak proprement dit, et aucun site n'a non plus été découvert dans les environs de Niṣṭūn, un petit port moderne au nord du Ra's Finṭās qui bénéficie pourtant d'un mouillage particulièrement bien protégé au fond d'une petite baie ; peut-être les traces anciennes sont-elles ici occultées par l'occupation actuelle. Ḥalfāt, le seul site portuaire découvert jusqu'à présent dans les environs du Ra's Fartak se trouve en fait à 7 km au nord de Niṣṭūn, 38 km au sud de al-Ġayḍa.

3-2. Ḥalfāt.

Un port du nom de Ḥalfāt/Ḥalqāt est mentionné dans la région au XII^e siècle par al-Idrīsī, puis par Ibn al-Muġāwir au XIII^e, et un grand site portuaire a effectivement été découvert à l'embouchure d'un petit *wādī* aujourd'hui appelé Ḥalfūt (15°51'09"N, 52°09'33"E). Ce site s'étend du nord au sud sur plus de 1000 m, sur une étroite plaine littorale d'environ 80 m de largeur au pied des derniers contreforts du Ġabal Fartak, qui se présentent ici sous la forme d'un plateau peu élevé, légèrement pentu et terminé par un talus d'une dizaine de mètres de hauteur. La plaine est coupée par l'embouchure de trois cours d'eau, les *wādīs* Zaġrīr au nord, Ḥalfūt au centre et Niṣawṭ au sud, qui divisent le site en trois parties (fig. 8)⁴⁴.

3-2-1. La ville.

La ville proprement dite constitue la partie centrale du site. Elle s'étend aujourd'hui sur environ 1,5 ha entre les *wādīs* Ḥalfūt et Niṣawṭ mais elle a été largement érodée par la mer à l'est comme l'atteste la présence de nombreux fragments de murs dans la section qui domine la plage ; celle-ci montre environ 2,5 m de stratigraphie et au moins trois niveaux architecturaux successifs. Les ruines d'une douzaine de bâtiments tardifs se trouvent toujours dans ce secteur, et de nombreux murs, souvent épais de près de 1 m, sont encore visibles en surface, en particulier dans le nord. Ils montrent que la ville était très densément construite, avec des grands édifices de plans assez variés qui paraissent orientés parallèlement au rivage, comme à Ṣarwayn. L'extrémité sud de cette agglomération est partiellement recouverte par des tombes en forme de petits ovales, marquées par deux ou trois blocs dressés selon le sexe du défunt, qui appartiennent peut-être à un type intermédiaire entre les grandes tombes pratiquement circulaires de l'époque médiévale et les sépultures islamiques tardives, plutôt rectangulaires.

base of the high land on the western side; Khaisat (15°37'N, 52°15'E), the modern port there, offers anchorage to coastal craft and handle a considerable amount of trade").

⁴⁴ La graphie des noms des *wādīs* Zaġrīr et Niṣawṭ n'est pas assurée.

De nombreuses tombes de même type, ou de forme plus rectangulaire, couvrent la partie méridionale du site, au sud du Wādī Nišawṭ, jusqu'à l'extrémité de la plaine côtière où une vaste citerne a été creusée dans le pied du plateau. Un seul bâtiment a été découvert dans ce secteur, non loin de la rive sud du wādī (fig. 9). C'est une grande structure d'environ 19 x 22 m dont il ne reste qu'un soubassement, conservé sur environ 2 m de hauteur. Les façades de ce soubassement sont construites en grands blocs parallélépipédiques de calcaire qui peuvent atteindre 1,80 m de longueur, et l'accès au sommet semble avoir été situé sur la façade nord-est où se trouve encore un escalier de quelques marches. Cet édifice était associé à un puits, situé dans la partie arrière de la structure ; d'un diamètre d'environ 1,10 m, il est creusé dans le rocher dans sa partie basse, puis appareillé sur 1,50 m de hauteur avec des blocs d'une trentaine de centimètres de longueur. Il est difficile de savoir si le soubassement était surmonté de superstructures ou s'il s'agissait en fait d'un podium. Les maçonneries conservées aujourd'hui en élévation, en moellons de taille moyenne, paraissent en tous cas appartenir à un remaniement plus tardif, de même sans doute que les aménagements du puits. Celui-ci est alors enfermé dans l'angle d'une petite pièce à accès coudé, les murs arrondis de l'angle construits directement sur la paroi du puits ; deux grandes dalles rectangulaires superposées de chant, qui remontent peut-être au premier état de la structure, font office de margelle du côté nord. Enfin, deux petites canalisations émergeant de la façade sud-est du soubassement et conduisant à ce qui semble avoir été un bassin enduit sont certainement à mettre en relation avec ce puits.

3-2-2. Le port et le cimetière principal.

Juste au nord de la ville, l'embouchure du Wādī Ḥalfūt est profondément creusée dans le plateau ; elle est large d'une soixantaine de mètres, avec des rives accores, et le niveau de l'eau y atteint 2 m à marée haute ce qui en fait un bon lieu de déchargement (fig. 10)⁴⁵ ; aucun aménagement portuaire n'y a cependant été repéré. Au nord de ce wādī, la partie septentrionale du site jusqu'au Wādī Zağrīr est couverte d'un vaste cimetière de près de 2 ha, très densément construit, où divers types de structures ont été repérés. Ce sont par exemple, isolés à l'extrémité nord du site, une dizaine de petits cercles ou tas de pierres d'environ 1,50 m de diamètre ; un groupe de sépultures sans doute assez tardives, en forme d'ovales allongés orientés au nord-est et caractérisées par la présence d'une fine dalle de grès marin poli à chaque extrémité, parfois entièrement cerclées de dalles ; plusieurs édifices rectangulaires, de 3 à 5 m de longueur, disséminés sur toute la nécropole et notamment au pied du plateau, qui représentent sans doute les vestiges de tombes construites ou de mausolées (fig. 11) ; et surtout plusieurs centaines de grandes tombes ovales ou presque circulaires similaires à celles déjà décrites à Ḥayrīğ, Šarwayn et Qinqād (fig. 11).

3-2-3. Les forts.

Enfin, deux fortins installés sur le plateau, de part et d'autre du Wādī Ḥalfūt, protégeaient le port (fig. 8). Edifiés tous deux sur une petite élévation, probablement naturelle au départ, dont ils épousent la forme, ils comportaient plusieurs pièces à l'intérieur d'une enceinte constituée de deux murs concentriques ou en gradins, construits en grands blocs de calcaire bien équarris avec un blocage d'éclats. Le fort sud se trouve juste au bord du plateau, qui domine ici la ville d'une douzaine de mètres (figs 10, 12A). C'était dans son dernier état une construction ovoïde de 28 x 21 m mais de nombreux murs sont visibles dès la base de la

⁴⁵ Cette petite échancrure de la côte est indiquée sous le nom de Ḥawr Ḥalfūt sur les cartes. D'après l'édition 1980 du *Red Sea and Gulf of Aden Pilot*, p. 248, des bâtiments de 30 à 40 tonneaux sont toujours halés à sec dans cette crique lors des moussons d'été.

butte et cette structure pourrait reposer sur un édifice plus ancien. Plus imposant, le fort nord est en forme de haricot et mesure 48 x 21 m (figs 10, 12B) ; il est situé environ 150 m en arrière du talus dominant le cimetière, et forme sur la pente du plateau une butte de près de 10 m de hauteur qui semble en grande partie naturelle. De nombreux chemins reliaient entre eux les divers secteurs de cette ville portuaire ; reposant par endroits sur des maçonneries, plates-formes ou murets de soutènement, ils sont ailleurs signalés par des pistes d'usure très brillantes sur le rocher qui témoignent de l'importance des allées et venues.

3-2-4. Datation et identification.

Les céramiques trouvées à Ḥalfāt indiquent que le port a connu une longue période d'activité qui remonte jusqu'à l'époque préislamique. Plusieurs pièces trouvent en effet des parallèles avec du matériel recueilli dans des niveaux du début de notre ère sur des sites de la péninsule d'Oman⁴⁶. Une partie des grandes tombes du cimetière nord pourrait dater de cette époque, ainsi que le premier état du grand bâtiment au sud du site dont les techniques de construction sur soubassement et la qualité de la maçonnerie sont caractéristiques de la période sudarabique ; aucun matériel n'a été retrouvé dans ce secteur et il pourrait s'agir d'un sanctuaire. Les forts, et notamment le fort sud autour duquel ont été trouvés plusieurs tessons préislamiques, montrent également de grands blocs de calcaire taillés et pourraient aussi remonter à cette époque. Il est donc tentant d'identifier Ḥalfāt avec le Syagros des textes antiques. D'après le *Périple*, Syagros comportait un fort, un port et un entrepôt pour l'encens recueilli dans la région, une description qui correspond tout à fait à Ḥalfāt. Le commerce de l'encens était à l'époque sudarabique soumis à un monopole d'état, et la récolte du Mahra était sans doute stockée à Syagros sous bonne garde avant d'être expédiée vers Qāni', le grand port du Ḥaḍramawt, où s'effectuait l'essentiel du commerce maritime du royaume.

Aucune céramique typique de la période abbasside n'a pu être identifiée à Ḥalfāt, et en particulier les jarres sassano-islamiques qui sont les principaux indicateurs du commerce maritime de cette époque. Quelques tessons contemporains de Šarma ont toutefois été recueillis, en particulier autour du fort sud qui était donc en activité aux environs du XI^e siècle. Également présents à Šarwayn, ce sont des bassins à décor ondulé provenant de Zabīd (fig. 13 : 1) ; des pots africains à col incisé, ou à ouverture simple soulignée d'une ligne de points (fig. 13 : 2-3) ; des pots indiens à engobe rouge et marli rebroussé, ou à pâte noire, carène surmontée de triangles poinçonnés et lèvre rainurée ; des jarres massives à engobe sombre et décor de larges incisions et de côtes en relief ; des sgraffiato hachurés (fig. 13 : 4) ; et un fragment de grès vert chinois de type Yue. L'ancre de pierre retrouvée en surface du site (fig. 14) pourrait également remonter à cette époque. Ce type particulier, dit Indo-Arabe, en forme de fût muni du côté le plus épais de deux perforations perpendiculaires destinées à recevoir des traverses en bois époutées, et d'un seul trou, ici cassé, à l'extrémité la plus fine à laquelle s'accrochait un cordage, fut en effet utilisé pendant toute la période médiévale jusqu'à l'apparition des ancres en fer au XVI^e siècle⁴⁷. C'est en tous cas de cette période que semble dater la plus ancienne mention du toponyme Ḥalfāt/Ḥalqāt dans les textes médiévaux, chez al-Idrīsī qui nomme ainsi une localité au fond de la baie de Qamar, sur la route entre Šarma et Mirbāt en Oman⁴⁸, et il est donc difficile de savoir si le port fut abandonné pendant quelques siècles au tout début de la période islamique ou si l'absence de

⁴⁶ Rougeulle, « Notes », fig. 4 : 12-16.

⁴⁷ Vosmer, « Indo-Arabian stone anchors », p. 251-254.

⁴⁸ *Kitāb Nuzhat*, 52 fasc. 1.

trace de cette époque n'est qu'accidentelle. L'étendue du cimetière ancien au nord de la ville laisse en tous cas penser que l'occupation préislamique et islamique ancienne fut importante.

Comme à Ḥayrīḡ, l'occupation à Ḥalfāt s'est poursuivie après le XII^e siècle. Le port est mentionné par Ibn al-Muḡāwir en tant qu'escale sur la route entre l'Oman et Aden, entre Marāwa, un établissement non identifié, et le Ġabal Fartak, le lieu d'atterrissage des navires de l'Inde⁴⁹, et quelques tessons de céramique des XIII^e-XV^e siècles ont été recueillis sur le site, un céladon chinois de Longquan, des productions de la Tihama à glaçure jaune (type Mustard Ware), et de nombreux fragments de bols à décor d'engobe sous glaçure bleue sombre similaires à ceux trouvés à Ṣūq/Anqāḍ (type Turquoise slip painted)⁵⁰. Les pièces les plus récentes découvertes sur le site datent des XV^e-XVII^e siècles et incluent des importations d'Iran, d'Oman et de la Tihāma, ainsi que des productions orientales variées, porcelaines bleu et blanc des XV^e-XVI^e siècles similaires à celles recueillies à Ḥayrīḡ, céladons thaïlandais du XV^e, et bols à pâte rouge et couverte crème, une production très particulière attribuée à la Birmanie et datée du XVI^e siècle. La plupart des structures visibles en surface de la ville doivent dater de cette époque, de même que les cimetières tardifs au sud de la ville et au nord du cimetière principal.

L'extension de la ville aux périodes successives est difficile à déterminer avec précision en l'absence de fouilles. Il est probable que l'occupation la plus ancienne s'est installée au nord, en bordure de la crique du Wādī Ḥalfūt, et la présence de tombes rectangulaires en surface du quartier sud indique que ce secteur de la ville fut à une époque abandonné.

3-3. La baie de Qamar.

Al-Ġayḍa, la capitale actuelle du Mahra, est située au fond de la baie de Qamar, au débouché de la vaste vallée du Wādī al-Ġiz' qui s'étend entre le Ġabal Fartak au sud et le Ġabal al-Fatk au nord, la chaîne montagneuse qui longe ensuite la côte jusqu'à l'Oman. L'accès à cette vallée depuis la côte sud en contournant le Ġabal Fartak est particulièrement malaisé⁵¹, mais cette région est par contre relativement bien raccordée à Tarīm et aux grandes capitales du Wādī Ḥaḍramawt, située comme elle est sur la grande piste qui relie l'Oman au wādī à travers le *jawl* ; elle représente aujourd'hui un centre économique important.

Installée à quelques kilomètres de la côte, la ville de al-Ġayḍa semble assez récente mais un grand site a été découvert à 25 km au nord-est, près du village de Yarūb à l'embouchure du Wādī 'Arūf (16°20'55"N, 52°21'26"E). Dans cette région la côte est bordée d'une vaste bande sableuse, large d'environ 700 m, très basse et probablement inondable en cas de forte tempête. Les agglomérations actuelles, et notamment Yarūb, sont toutes situées au-delà de cette zone, mais Kidmat Yarūb au contraire se trouve en bordure même du rivage, à quelques mètres de la mer. C'est une imposante formation tabulaire, longue d'environ 350 m, large de 80 m et haute d'une dizaine de mètres, dont l'origine, naturelle ou anthropique, est difficile à déterminer. Aucun affleurement rocheux n'est visible sur les pentes, assez abruptes, qui sont couvertes de matériaux archéologiques, pierres, cendres et tessons, et il pourrait donc s'agir d'un tell archéologique, mais les seules structures apparentes, en petits moellons mal appareillés, se trouvent dans les niveaux supérieurs et

⁴⁹ *Ta'riḥ al-Mustabṣir*, p. 260.

⁵⁰ Vallet, « Yémen rasūlide », p. 511.

⁵¹ La nouvelle route traverse le Ra's Fartak par une longue série de tunnels qui ouvre dans les environs de Ništūn.

en surface ; un petit mausolée appelé Walī Sābi' al-Masāğid est situé au sommet. Le matériel recueilli est de plus assez rare et paraît essentiellement islamique, les pièces identifiables datées du XII^e au XVII^e siècle. Ce sont notamment un bord de bassin à décor ondulé de Zabīd; deux fragments de bols chinois en céladon de Longquan à décor externe de pétales de lotus gravés, un type daté des XII^e-XIII^e siècles ; un fragment à glaçure jaune (Mustard Ware) des environs de 1250-1350 ; et quelques belles porcelaines bleu et blanc des XV^e-XVI^e siècles.

Aucune trace d'une occupation islamique ancienne n'a été retrouvée. Plusieurs pièces non glaçurées, à décor incisé très caractéristique, appartiennent à un type bien connu sur les sites du Dhofar omanais qui était daté jusqu'à récemment des débuts de notre ère⁵². Mais ce type a été dernièrement reconnu sur des sites bien plus tardifs, d'époque médiévale⁵³. L'occupation de Kidmat Yarūb pourrait donc ne pas remonter au-delà du XII^e siècle, le tell étant alors essentiellement d'origine naturelle. Le port semble en tous cas avoir été important dès le XII^e siècle comme l'indique la présence des bols Longquan à décor de lotus ; indicateur privilégié du commerce avec l'Orient aux XII^e-XIII^e, ce type est extrêmement rare sur la côte du Ḥaḍramawt à l'exception de al-Šiḥr, et sa présence dans le corpus très réduit de Kidmat Yarūb est donc éloquente. L'établissement n'est pas identifié, peut-être le Marāwa de Ibn al-Muğāwir ; il semble avoir été abandonné vers le XVII^e siècle, la population s'installant à l'emplacement du village actuel de Yarūb, qui a livré du matériel tardif, peut-être également à al-Ġayḍa. Au nord de Yarūb, la côte s'infléchit vers l'est et rejoint le pied du Ġabal al-Fatk, une chaîne assez importante dont les sommets atteignent 1500 m d'altitude. Ses contreforts tombent pratiquement dans la mer, ne laissant qu'une étroite plaine côtière large d'à peine quelques dizaines de mètres par endroits, et les agglomérations actuelles sont situées dans des échancrures au débouché des wādīs. De nombreuses nécropoles de date indéterminée ont été reconnues sur la plaine, jusqu'à la frontière omanaise, mais les établissements médiévaux sont pratiquement inexistantes, peut-être occultés par l'occupation moderne. Damqūt, le seul site islamique repéré se trouve sur la rive ouest de l'embouchure du wādī éponyme, en face du village actuel⁵⁴. Il est constitué d'une quinzaine de grands bâtiments en pierres noires regroupés au pied de la falaise marquant le débouché du wādī et dominé par un fortin carré en blocs de calcaire équarris. Le matériel est daté des environs des XVII^e-XVIII^e siècles mais cet établissement semble mentionné dès la période portugaise, sous le nom de Shiriq.

4. Conclusions

L'un des apports majeurs des recherches au Ḥaḍramawt et au Mahra est d'avoir mis en lumière l'importance de cette région dans les réseaux maritimes au début de la période islamique, ainsi que la grande permanence dans la localisation des ports depuis l'époque préislamique. Pratiquement tous les sites repérés, al-Šiḥr et Šarma au Ḥaḍramawt, Ḥayrīğ,

⁵² Zarins, *The land of incense*, fig. 44-45, type "dot/circle".

⁵³ Zarins, « al-Balīd », p. 319-320, et com. pers.

⁵⁴ Les environs du village de al-Fatk, à l'extrémité occidentale de ce secteur et au débouché d'un grand wādī, n'ont pu être étudiés.

⁵⁵ Le site de Šiḥr Est a livré du matériel daté du début du premier millénaire avant notre ère jusqu'à la période sassanide ou le tout début de l'islam (Rougeulle, « Notes », p. 205), alors que les niveaux les plus anciens de l'occupation médiévale sont datés de 780-800 (Hardy-Guilbert et Ducatez, « Al-Šiḥr », p. 129).

Šarwayn et Ḥalfāt au Mahra, étaient en effet déjà occupés aux premiers siècles de notre ère et semblent avoir alors connu une activité assez importante, probablement en tant qu'escales entre Qānī' et Ḥawr Rawrī au Dhofar, les deux grands ports du royaume sudarabique du Ḥaḍramawt. Les données textuelles sur Syagros indiquent que c'était également dans ces ports que l'encens local était entreposé avant d'être envoyé vers Qānī' puis les grandes villes du Wādī Ḥaḍramawt. Des recherches à Ḥalfāt permettraient certainement d'obtenir des informations précieuses sur les réseaux maritimes yéménites à l'époque sudarabique, un sujet connu aujourd'hui uniquement par les fouilles de Qānī'.

Il est difficile de déterminer si l'occupation de ces sites s'est poursuivie de façon continue ou si ces établissements ont été un moment abandonnés au tout début de l'islam. On sait que les Yéménites participèrent de façon très active aux conquêtes musulmanes et que la terrible hémorragie de population qui s'ensuivit eut un grand impact sur l'évolution du pays qui était très affaibli sous le califat omeyyade. Il est donc probable que les ports yéménites ont alors perdu beaucoup de leur dynamisme, d'autant que le commerce de l'océan Indien connut certainement une phase de déclin après la chute des Sassanides et l'installation du califat omeyyade à Damas. Les céramiques locales de l'époque étant pour l'heure totalement inconnues et le matériel contemporain de la région du Golfe guère mieux documenté, les traces de cette période sont de toutes façons extrêmement difficiles à identifier et il est impossible de savoir à partir d'une simple prospection de surface si les ports du Mahra furent abandonnés, s'ils subsistèrent comme de simples villages côtiers, où s'il s'y poursuivit une certaine activité économique, ne serait-ce que dans les échanges régionaux. A al-Šiḥr, le site préislamique a été découvert dans la banlieue orientale de la ville actuelle ; cet établissement a donc été abandonné et l'occupation s'est déplacée de quelques centaines de mètres vers l'ouest au début de la période islamique ce qui indique une rupture importante⁵⁵. Les fouilles à Šarma ont aussi montré que ce site particulier avait été totalement déserté entre le moment où la grande terrasse sudarabique était en fonction, sans doute aux alentours du V^e siècle, et la fondation de l'entrepôt à la fin du X^e siècle. Par contre, la diversité du matériel de Šarwayn pourrait indiquer que cet établissement fut au contraire occupé sans interruption.

La terrible répression qui suivit la révolte du Ḥaḍramawt contre la tutelle de Damas à la fin de l'époque omeyyade laissa la province également exsangue et ce n'est sans doute pas avant la fin du VIII^e siècle que les ports ḥaḍramīs reprirent une part vraiment active dans le commerce de l'océan Indien, qui connaît d'ailleurs à cette époque un formidable développement. Situé dans une zone assez riche sur le plan agricole, bien relié au Wādī Ḥaḍramawt, al-Šiḥr était alors le principal centre côtier de la région comme l'indiquent les nombreuses mentions de cette ville dans les textes⁵⁶. Aux IX^e-X^e siècles, jusqu'à la fondation de Šarma, ce port semble bien avoir monopolisé la plupart des échanges internationaux sur tout le littoral du Ḥaḍramawt, et en particulier le commerce de l'encens pour lequel al-Šiḥr était réputé. Les autres ports importants de l'époque se trouvent au Mahra, Ḥayrīg, d'où partait certainement un itinéraire, *via* le Wādī al-Masīla, vers Qabr Hūd et les capitales du Wādī Ḥaḍramawt ; Šarwayn, première escale à l'ouest du Ra's Fartak, probablement le centre du commerce de l'encens du Mahra méridional ; et peut-être Ḥalfāt, de l'autre côté du Ra's Fartak, bien qu'aucune trace de cette période, comme des productions céramiques abbassides, n'ait encore été découverte sur le site.

⁵⁶ Hardy-Guilbert et Ducatez, « Al-Šiḥr », p. 99-106.

La fondation de l'entrepôt de transit de Šarma non loin de al-Šiḥr vers 980, un entrepôt qui appartenait au réseau des marchands du golfe Persique, a certainement modifié les modalités et le volume des échanges au Ḥaḍramawt. Plaque tournante sur les itinéraires commerciaux entre l'Orient, le Golfe et l'Afrique, son existence a certainement entraîné un afflux de navires, d'hommes et de marchandises dans la région de al-Šiḥr. De fait, les fouilles menées sur ce site semblent plutôt indiquer un essor qu'un déclin du port yéménite à l'époque où Šarma était en activité ; les niveaux de cette époque y ont livré les traces d'une occupation importante caractérisée par la construction de bâtiments en briques crues parementées de pierre⁵⁷. A l'exception peut-être de Ḥayrīḡ, les ports du Mahra pourraient également avoir connu un certain développement à ce moment, avec une diversification des échanges marquée par la présence d'importations iraniennes, chinoises, indiennes et africaines sur ces sites ; situés sur la route maritime entre le Golfe, Šarma et al-Šiḥr, ils participaient aussi certainement aux réseaux des marchands iraniens comme l'indique la présence de sgraffiatos sur tous ces sites⁵⁸. Le XI^e siècle est une époque de grandes mutations dans les systèmes d'échange de l'océan Indien, avec la réorganisation des réseaux du Golfe suite au déclin du port iranien de Sīrāf et au transfert des centres économiques vers le détroit d'Hormuz, l'arrivée des marchands égyptiens fatimides sur les marchés orientaux à partir du port de Aden, et l'essor des villes marchandes swahilies de la côte africaine. Les Egyptiens n'ayant jamais exporté leurs productions céramiques vers l'Orient, du moins en quantité significative, l'importance de leur présence dans la région reste difficile à apprécier sur le plan archéologique et n'est documentée que par les sources textuelles, notamment les documents de la Geniza du Caire. Par ailleurs, s'il est vrai que les sgraffiatos iraniens ne semblent pas avoir été beaucoup diffusés en mer Rouge, leur présence sur tous les sites portuaires des XI^e-XII^e siècles de la côte sud de l'Arabie comme de la côte africaine montre bien que les négociants du Golfe étaient toujours très actifs dans l'océan Indien à cette époque.

La destruction de Šarma vers le milieu du XII^e siècle a dû à nouveau entraîner une modification des échanges dans la région et semble d'ailleurs avoir conduit à la ruine de Šarwayn. Il se pourrait que al-Šiḥr ait également connu alors une époque de déclin, du moins dans les secteurs fouillés⁵⁹, mais il est plus difficile de savoir si Ḥayrīḡ et Ḥalfāt ont également périclité avant de redevenir des ports importants. Dans tous les cas, l'activité économique au Ḥaḍramawt/Mahra avait repris à la fin du XIII^e siècle, comme le montre la présence de céramiques à glaçure moutarde, datées de c. 1250-1350, sur tous ces sites, à Ḥayrīḡ et Ḥalfāt mais également à Kidmat Yarūb, qui pourrait avoir été fondé à cette époque, et même à Šarma et Šarwayn, qui furent alors brièvement réoccupés. C'est l'époque où les Rasūlides étendent leur domination sur le Ḥaḍramawt et le Dhofar et l'importation de ces productions céramiques originaires de Aden ou de la Tihāma témoigne du renforcement des liens, politiques et économiques, avec le Yémen occidental⁶⁰.

⁵⁷ *Idem*, p. 129 ; Hardy-Guilbert, « The harbour of al-Shiḥr », p. 71.

⁵⁸ On peut noter qu'un petit entrepôt semble avoir été également créé sur la côte du Dhofar omanais au moment de la fondation de Šarma, voir Rougeulle, « A medieval trade entrepôt ».

⁵⁹ D'après les fouilles, les bâtiments en briques crues parementées étaient toujours occupés au XII^e siècle, puis furent détruits dans la seconde moitié du siècle ou au début du XIII^e avant de laisser place à un ensemble de structures à poteaux de bois, interprété comme une zone d'activité artisanale liée à la pêche (Hardy-Guilbert et Ducatez, « Al-Šiḥr », p. 129-130 ; Hardy-Guilbert, « The harbour of al-Shiḥr », p. 71).

⁶⁰ Sur l'histoire du Ḥaḍramawt sous les Rasūlides, voir Vallet, « Yémen rasūlide », p. 507-518.

Bibliographie

Bāmaṭraf, Muḥammad ‘Abd al-Qāder, *Al-Šuhadā al-Sab‘a*, Dār al-Hamdānī lil-tibā‘a wal-našr, Aden, 1983 (2^{ème} édition).

Casson, Lionel, *The Periplus Maris Erythraei*, Princeton University Press, 1989.

Ciuk, Christopher, et Keall, Edward J., *Zabid project pottery manual 1995. Pre-Islamic and Islamic ceramics from the Zabid area, north Yemen*, Hadrian Books Ltd, BAR International Series 655, Oxford, 1996.

Groom, Nigel, « Eastern Arabia in Ptolemy's map », *PSAS* 16, 1986, p. 65-76.

Hardy-Guilbert, Claire, et Rougeulle, Axelle, « Ports islamiques du Yémen. Prospections archéologiques sur les côtes yéménites 1993-95 », *Arch Isl* 7, 1997, p. 147-196.

Hardy-Guilbert, Claire, « Al-Shihir, porte du Hadramawt sur l’océan Indien », *An Isl* 38, 2004, p. 95-157.

Horton, Mark, *Shanga. The archaeology of a Muslim trading community on the coast of East Africa*, The British Institute in Eastern Africa, Londres, 1996.

Kervran, Monik, « Archaeological research at Ṣuḥār 1980-1986 », *Journal of Oman Studies* 13, 2004, p. 263-381.

Mason, Robert, et Keall, Edward, « The 'Abbasid glazed wares of Siraf and the Basra connection : petrographic analysis », *Iran* 29, 1991, p. 51-66.

Newton, Lynne S., « Al Qisha: archaeological investigations at an Islamic period Yemeni village », *PSAS* 37, 2007, p. 171-186.

Red Sea and Gulf of Aden Pilot, Admiralty Sailing Directions, United Kingdom Hydrographic Office, édition 1980.

Rougeulle, Axelle, « Porcelaines chinoises des ports du Hadramawt (Yémen) », *Taoci* 1 (Actes du colloque Le "bleu et blanc" du Proche-Orient à la Chine. Paris, Musée Cernuschi 22-23/10/99), Musée Cernuschi, Paris, 2000, p. 67-71.

Rougeulle, Axelle, « Notes on pre- and early Islamic harbours of Hadramawt (Yemen) », *PSAS* 31, 2001, p. 203-214.

Rougeulle, Axelle, « Le Yémen entre Orient et Afrique. Sharma, un entrepôt du commerce maritime médiéval sur la côte sud de l’Arabie », *An Isl* 38, 2004, p. 201-253.

Rougeulle, Axelle, « The Sharma horizon. Sgraffiato wares and other glazed ceramics of the Indian Ocean trade (c. AD 980-1140) », *PSAS* 35, 2005, p. 223-246.

Rougeulle, Axelle, « Golfe Persique et mer Rouge, les routes de la céramique aux X^e-XII^e siècles », *Taoci* 4, 2005, p. 41-52.

Rougeulle, Axelle, « A medieval trade entrepôt at Khor Rori ? The study of the Islamic ceramics from al-Hamr al-Sharqiya », *Khor Rori Report* 2, L'Herma di Bretschneider, 2007 (sous presse)

Serjeant, R.B., *The Portuguese off the south Arabian coast; Hadrami chronicles*, Clarendon Press, Oxford, 1963.

Shahri (al-), Alī Aḥmad Alī Maḥāš, "Grave types and "triliths" in Dhofar", *Arabian Archaeology and Epigraphy* 2, 2001, p. 182-195.

Stein, Aurel, *Archaeological reconnaissance in north-western India and south-eastern Iran*, Londres, 1937.

Tampoe, Moira, *Maritime Trade between China and the West. An archaeological study of the ceramics from Siraf (Persian Gulf), 8th to 15th centuries AD*, Hadrian Books Ltd, BAR International Series 555, Oxford, 1989.

Tibbetts, Gerald R., « Arabia in the Fifteenth-century Navigational Texts », *ArStud* 1, 1974, p. 86-101.

Vallet, Eric, *Pouvoirs, commerce et marchands dans le Yémen rasoulide (626-858 / 1229-1454)*, thèse de l'Université Paris I, 2006 (en cours de publication).

Vogt, Burkhard, « A Lost Late Islamic Port on the South Arabian Coast », *Bulletin of Archaeology, the University of Kanazawa* 21, 1994, p. 137-158.

Vosmer, Tom, « Indo-Arabian stone anchors in the western Indian Ocean and Arabian Sea », *Arabian Archaeology and Epigraphy* 10, 1999, p. 248-263.

Zarins, Juris, *The land of incense. Archaeological work in the Governorate of Dhofar, Sultanate of Oman, 1990-1995*, Sultan Qaboos University Publications, Archaeology & Cultural Heritage Series, vol. 1, 2001.

Zarins, Juris, « Aspects of recent archaeological work at al-Balīd (Zafār), Sultanate of Oman », *PSAS* 37, 2007, p. 309-324.

Zhao, Bing, « L'importation de la céramique chinoise à Sharma (Hadramaout) au Yémen », *AnIsl* 38, 2004, p. 255-284.

Sources arabes

Ibn al-Muğāwir, *Ta'riḥ al-Mustabṣir*, O. Löfgren, *Ṣifāt Bilād al-Yaman. Al-Musammāt Ta'riḥ al-Mustabṣir l'ibn al-Muğāwir*, Manšūrāt al-Madīna, Ṣan'ā', 1986.

Ibn Ḥurdādhbih, *Kitāb al-masālik wa'l-mamālik*, M.J. De Goeje, BGA 6, réimp. apud E.J. Brill, Leyde, 1967.

al-Hamdānī, *Ṣifat ǧazīrat al-ʿArab*, D.H. Müller éd., E.J. Brill, Leyde, 1888.

Kitāb ʿaǧāʾib al-Hind, J. Sauvaget, *Les merveilles de l'Inde*, Institut français de Damas, Damas, 1954.

al-Idrīsī *Kitāb Nuzhat al-muštāq fi ḥtirāq al-āfāq*, 52 fasc. 1, *Opus Geographicum* 1, Naples, Rome, Edition Istituto per il Medio Oriente du Napoli, 1970.

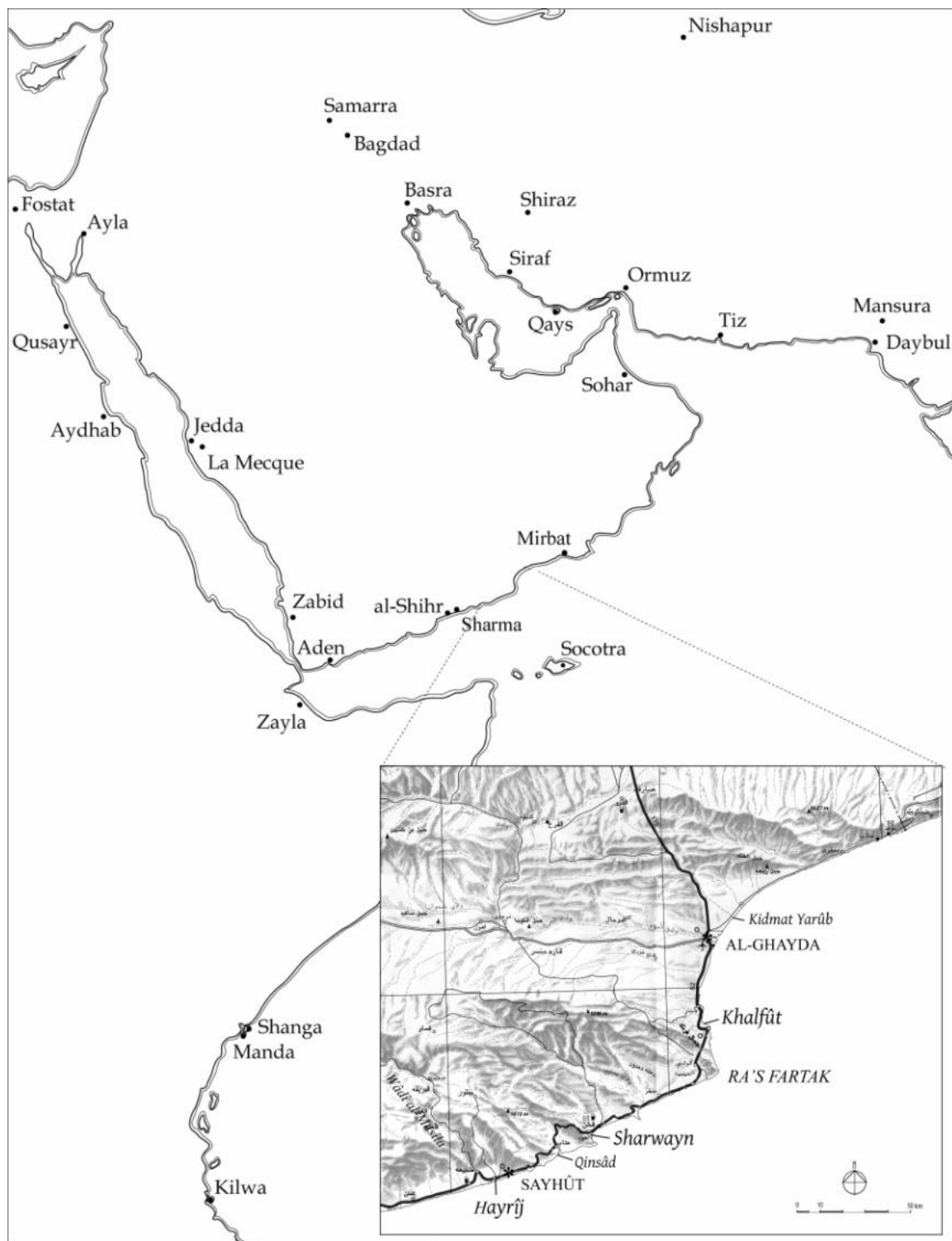


Fig 1. L'océan Indien occidental et le Mahra aux IX^e–XII^e siècles.

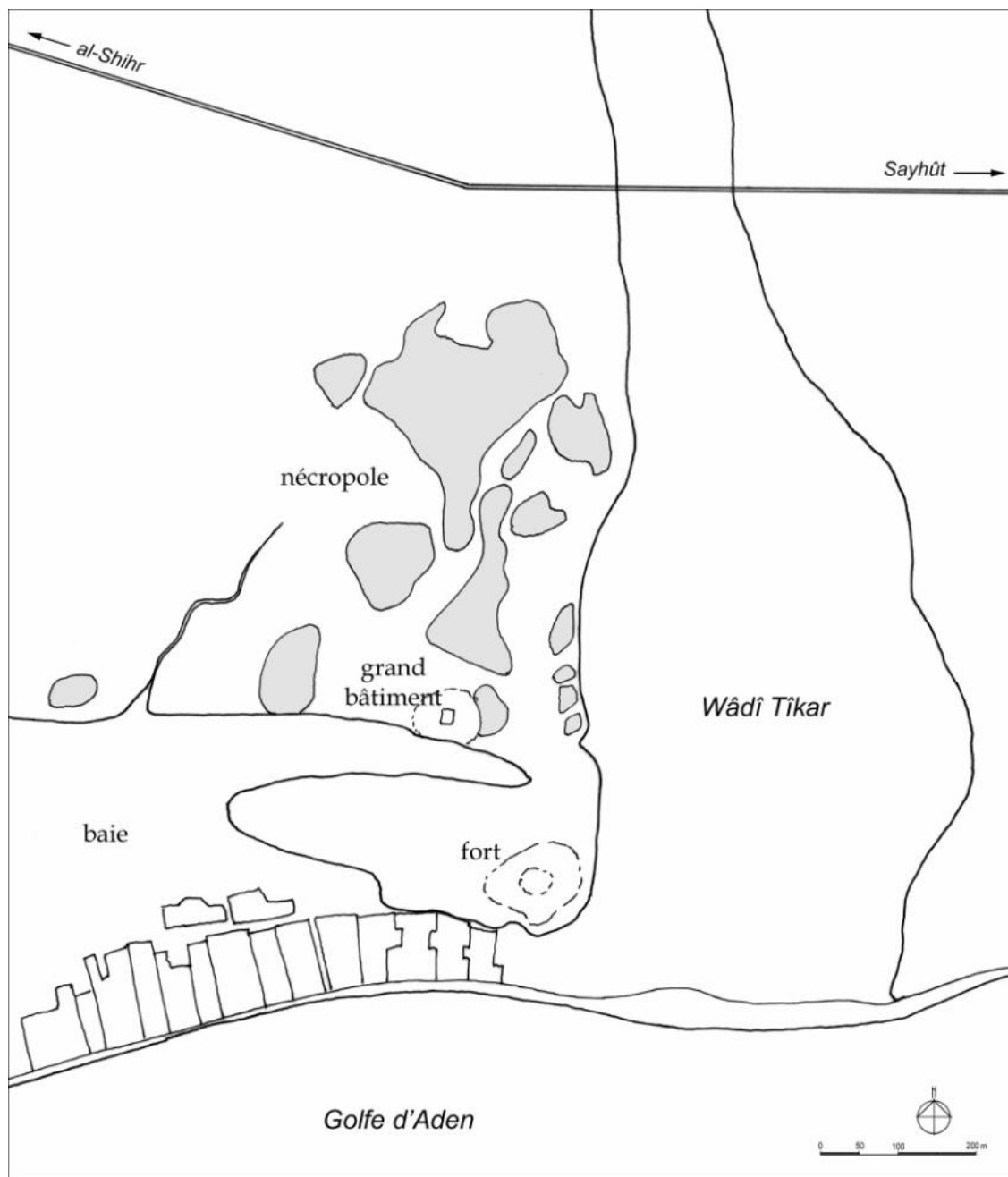


Fig 2. Plan schématique du site de Ḥayrīğ.



Fig. 3. Vue du site de Ḥayrīğ depuis le grand bâtiment du cimetière : l'embouchure du Wādī Ṭīkar (a), le fort (b), la ville (c), la baie (d).



Fig 4. Ḥayrīğ, fragment de bol en porcelaine.



Fig. 5. Vue générale du Ra's Šarwayn et du site portuaire (a).

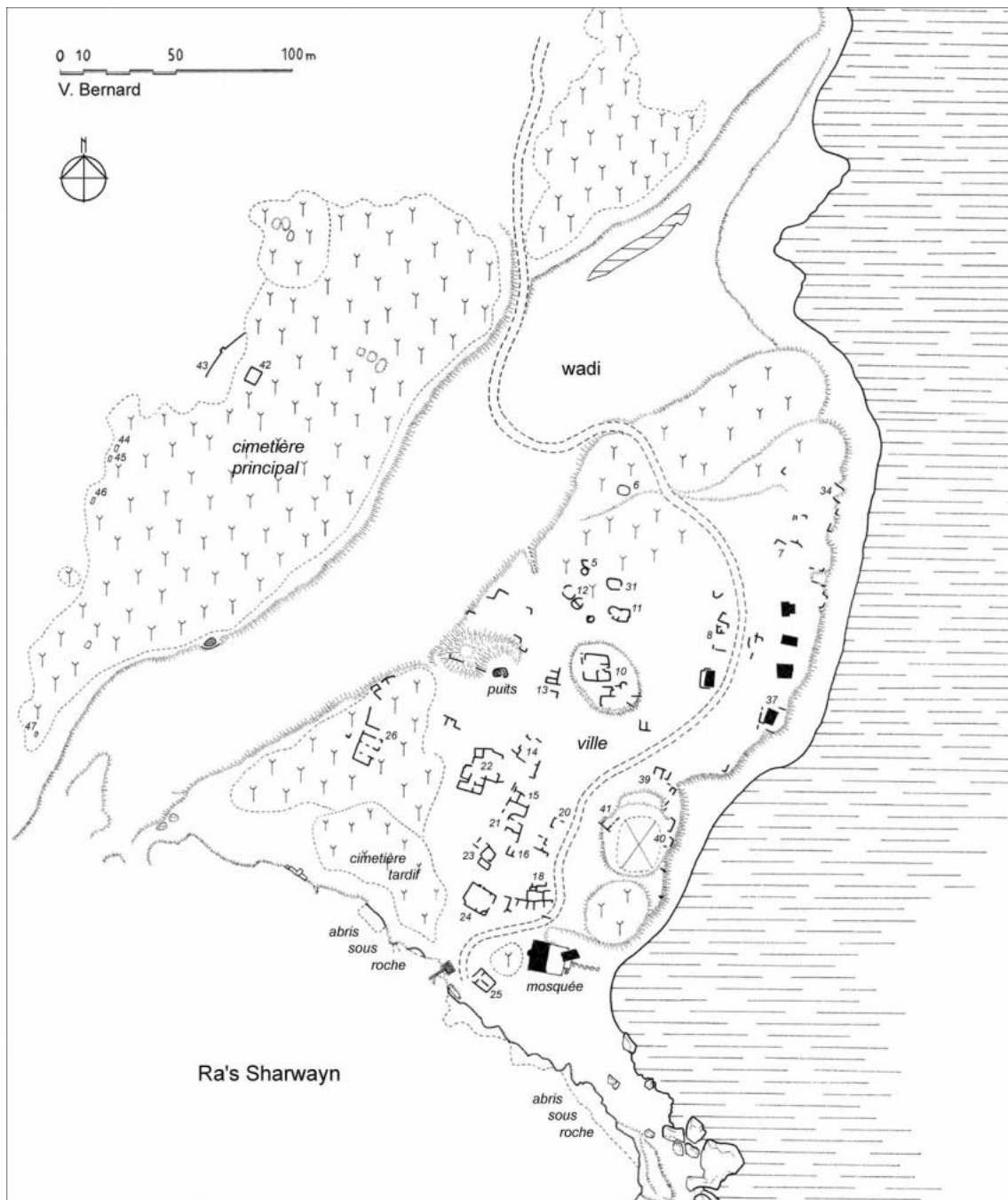


Fig. 6. Šarwayn, plan du site.

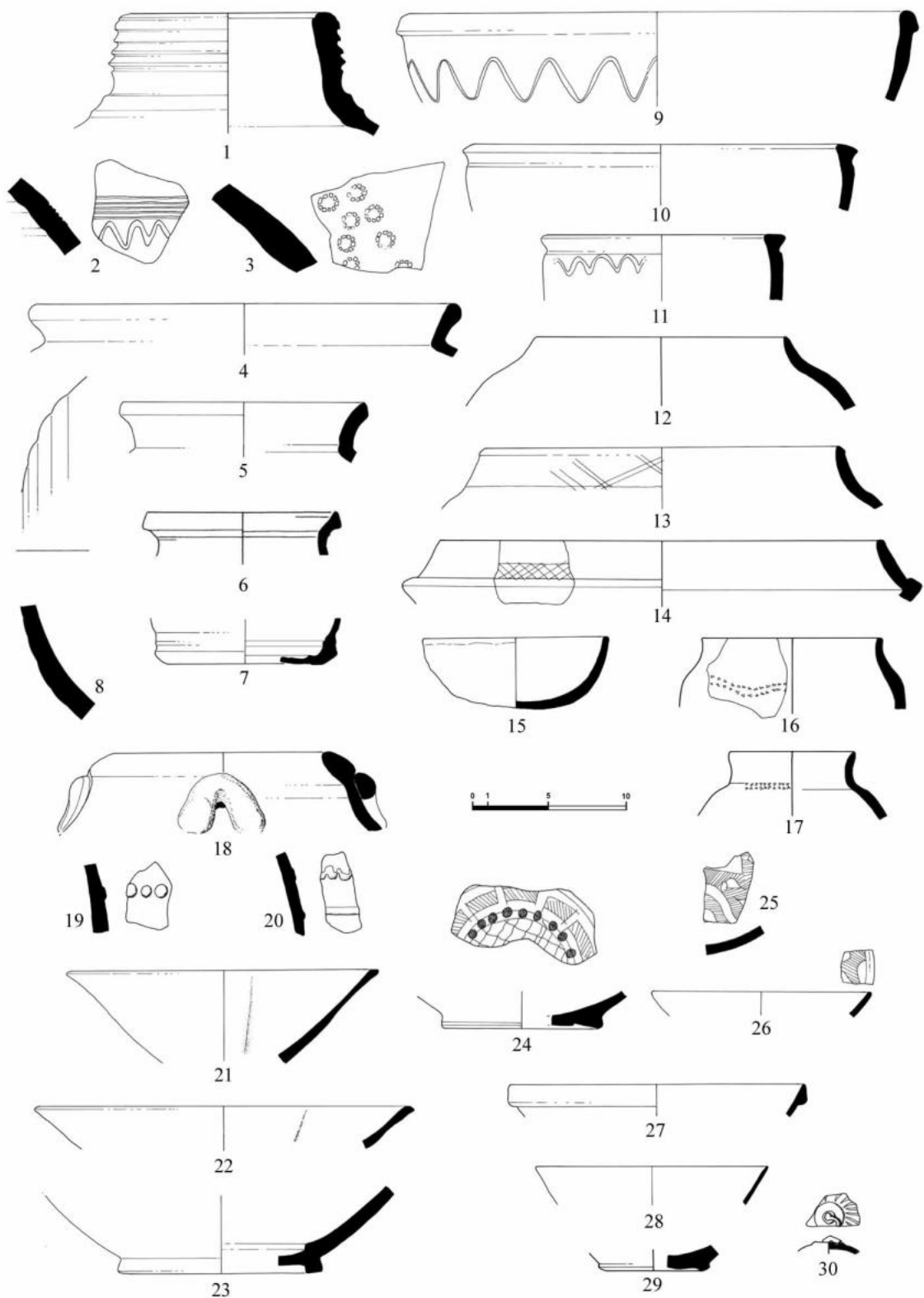


Fig. 7. Šarwayn, céramiques des IX^e-XII^e siècles, non glaçurées (1-17), glaçurées (18-26) et chinoises (27-30).

1. Shar 59. Col de jarre. Pâte grossière très cuite, rouge sombre, dégraissant minéral jaune ; engobe intérieur et extérieur marron sombre.
2. Shar 61. Fragment d'épaule de jarre. Pâte grossière très cuite, rouge sombre, noirâtre vers la surface extérieure, dégraissant minéral jaune ; engobe intérieur marron, extérieur noirâtre ; décor incisé grossier.
3. Shar 98. Fragment d'épaule de jarre. Pâte moyenne rouge brique, dégraissant minéral blanc fin et mica ; engobe extérieur jaune ; décor estampé.
4. Shar 118. Col de pot. Pâte moyenne brune, dégraissant sableux ; engobe intérieur et extérieur rouge légèrement lissé.
5. Shar 15. Col de pot. Pâte assez grossière brun clair, abondant dégraissant minéral rouge et mica ; engobe intérieur et extérieur orangé lissé.
6. Shar 14. Col de pot. Pâte assez grossière rouge brique, rosée en surfaces, abondant dégraissant minéral ; engobe intérieur et extérieur rouge légèrement lissé.
7. Shar 93. Fond de cruche de type *egg-shell*. Pâte fine rouge brique sombre ; engobe extérieur brun.
8. Shar 22. Extrémité de tonnelet (*sigà*). Pâte assez fine rouge, dégraissant minéral jaune ; engobe extérieur jaunâtre.
9. Shar 110. Bassin. Pâte grossière rouge brique, brune au coeur, dégraissant mixte ; engobe ? ; décor incisé.
10. Shar 115. Bassin. Pâte moyenne rouge brique, brune au coeur, dégraissant minéral blanc ; engobe ?
11. Shar 54. Bassin. Pâte moyenne rouge, noirâtre au coeur, dégraissant mixte ; engobe extérieur rouge ; décor incisé.
12. Shar 56. Bord de pot. Pâte assez grossière noirâtre, dégraissant minéral ; engobe extérieur rouge.
13. Shar 112. Col de pot. Pâte moyenne noire, dégraissant minéral ; engobe extérieur brun ; décor incisé.
14. Shar 57. Bord de pot. Pâte grossière noirâtre, dégraissant minéral ; engobe rouge, lissé à l'intérieur de la lèvre ; décor incisé.
15. Shar 119. Bol grossier. Pâte grossière noire brûlée, dégraissant mixte.
16. Shar 58. Bord de pot. Pâte grossière noirâtre, dégraissant minéral ; engobe (?), lissé à l'intérieur ; décor ponctué.
17. Shar 75. Bord de pot. Pâte grossière rouge, noirâtre vers l'intérieur, abondant dégraissant minéral ; engobe rouge, noirci sur la panse ; décor ponctué.
18. Shar 121. Col de jarre. Pâte moyenne brun clair, dégraissant minéral ; glaçure extérieure bleu clair irisée dégradée, coulant en grosses gouttes à l'intérieur.
19. Shar 125. Fragment de paroi de jarre. Pâte assez fine jaune ; glaçure extérieure bleu clair dégradée, intérieure grisâtre ; décor appliqué.
20. Shar 124. Fragment de paroi de jarre. Pâte assez fine brun-jaune ; glaçure extérieure et intérieure bleu turquoise, épaisse ; décor appliqué.
21. Shar 49. Bol. Pâte assez fine jaune-verdâtre ; traces de glaçure intérieure et extérieure blanche dégradée ; décor d'arêtes verticales formant des lobes.
22. Shar 123. Bord de bol. Pâte assez fine jaune ; glaçure intérieure et extérieure blanche dégradée avec des coulures bleues à l'intérieur ; décor d'arêtes verticales formant des lobes.
23. Shar 122. Fond de grand bol. Pâte assez fine jaune ; glaçure intérieure et extérieure blanche dégradée avec des coulures bleues à l'intérieur ; traces d'arête verticale formant lobe.
24. Shar 126. Fond de bol. Pâte fine brun rouge ; engobe blanc ; décor incisé et hachuré rehaussé de pastilles noires ; traces de glaçure transparente jaunâtre.

25. Shar 50. Fragment de paroi de bol. Pâte assez fine rouge brique, dégraissant minéral ; engobe et glaçure non conservés ; décor hachuré.
26. Shar 51. Fragment de bord de bol. Pâte fine rouge brique ; engobe et glaçure non conservés ; décor hachuré.
27. Shar 39. Bord de bol. Porcelaine grise ; couverte intérieure et extérieure vert kaki, satinée, à petites taches marron et craquelures.
28. Shar 130. Bol fin. Grès gris sombre ; couverte gris-vert brillante.
29. Shar 41. Fragment de fond. Grès brun, gris vers l'extérieur ; couverte intérieure et extérieure verdâtre très érodée.
30. Shar 37. Fragment de couvercle. Porcelaine blanche ; couverte extérieure verdâtre à taches brunes et fin réseau de craquelures.

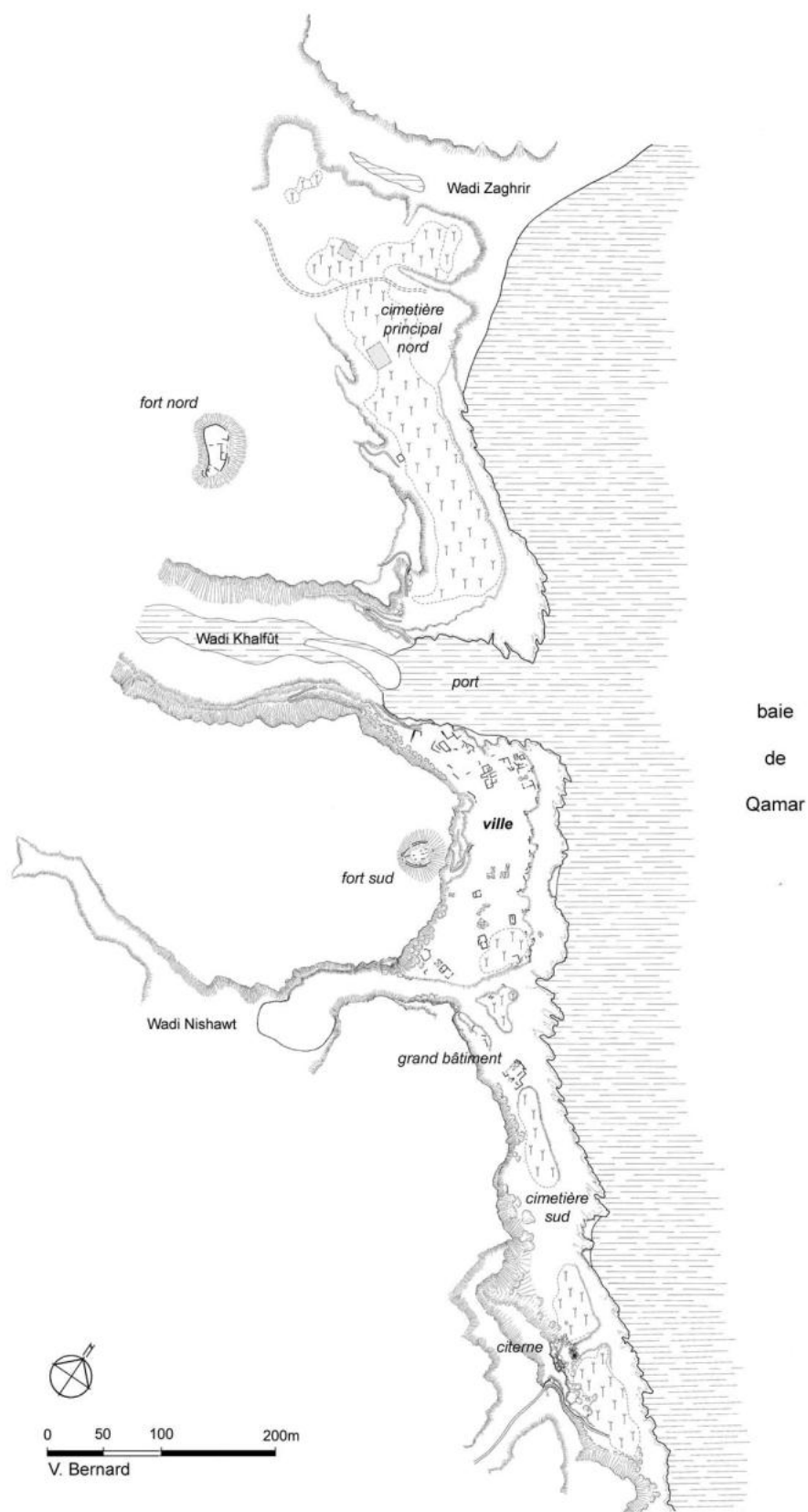


Fig. 8. Ḥalfāt, plan du site.

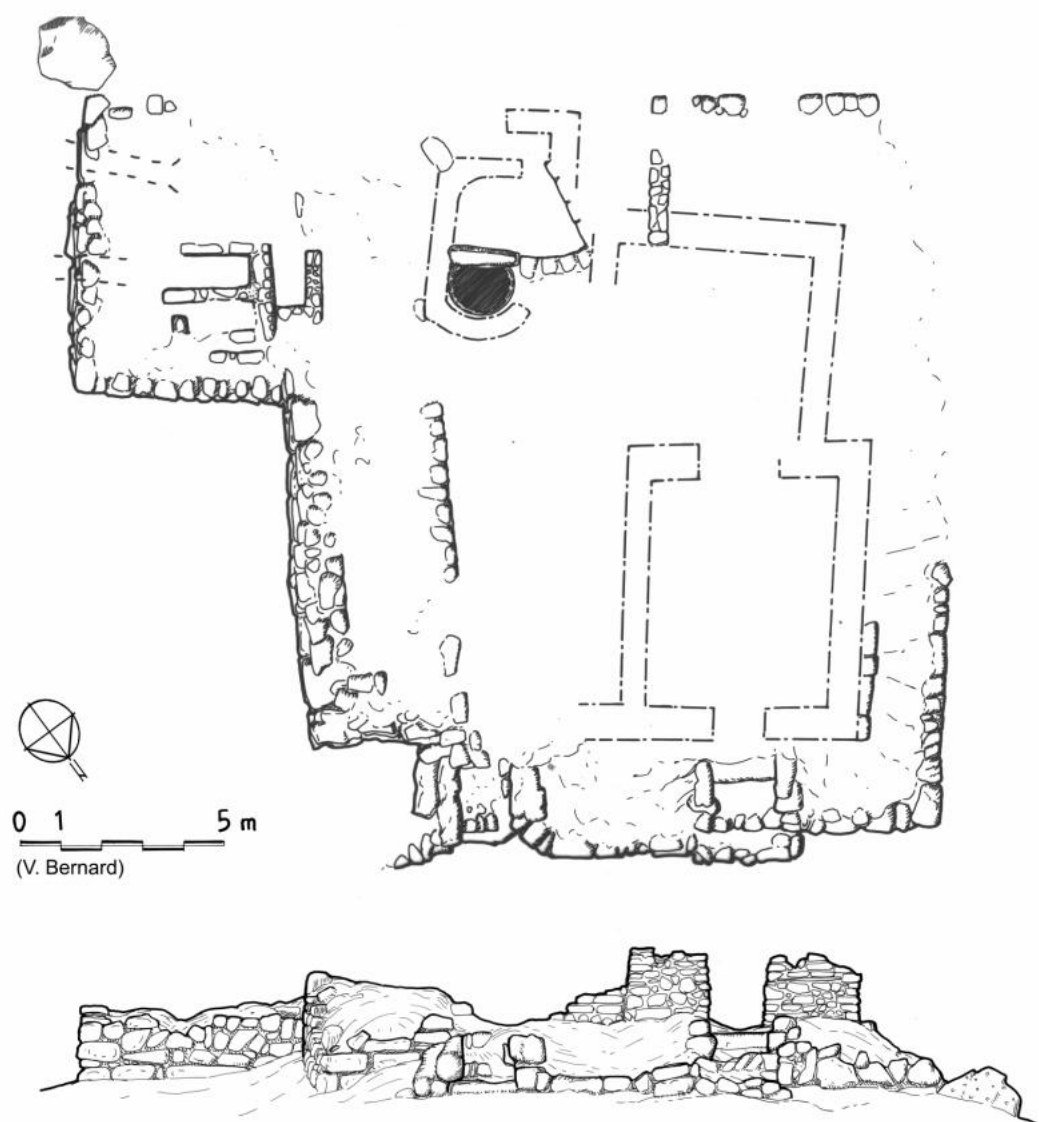


Fig. 9. Halfât, plan et façade du grand bâtiment.

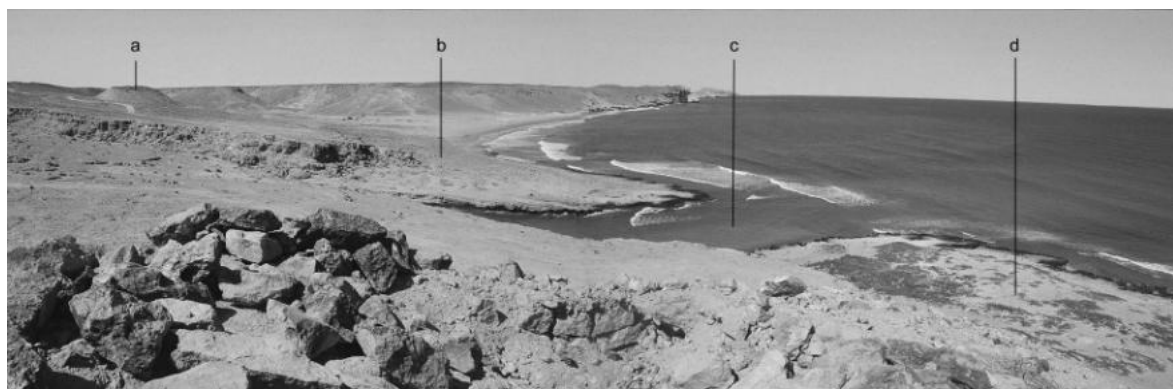


Fig. 10. Vue de la partie nord du site de Halfât depuis le fort sud : le fort nord (a), le cimetière principal nord (b), le port (c), la ville (d).

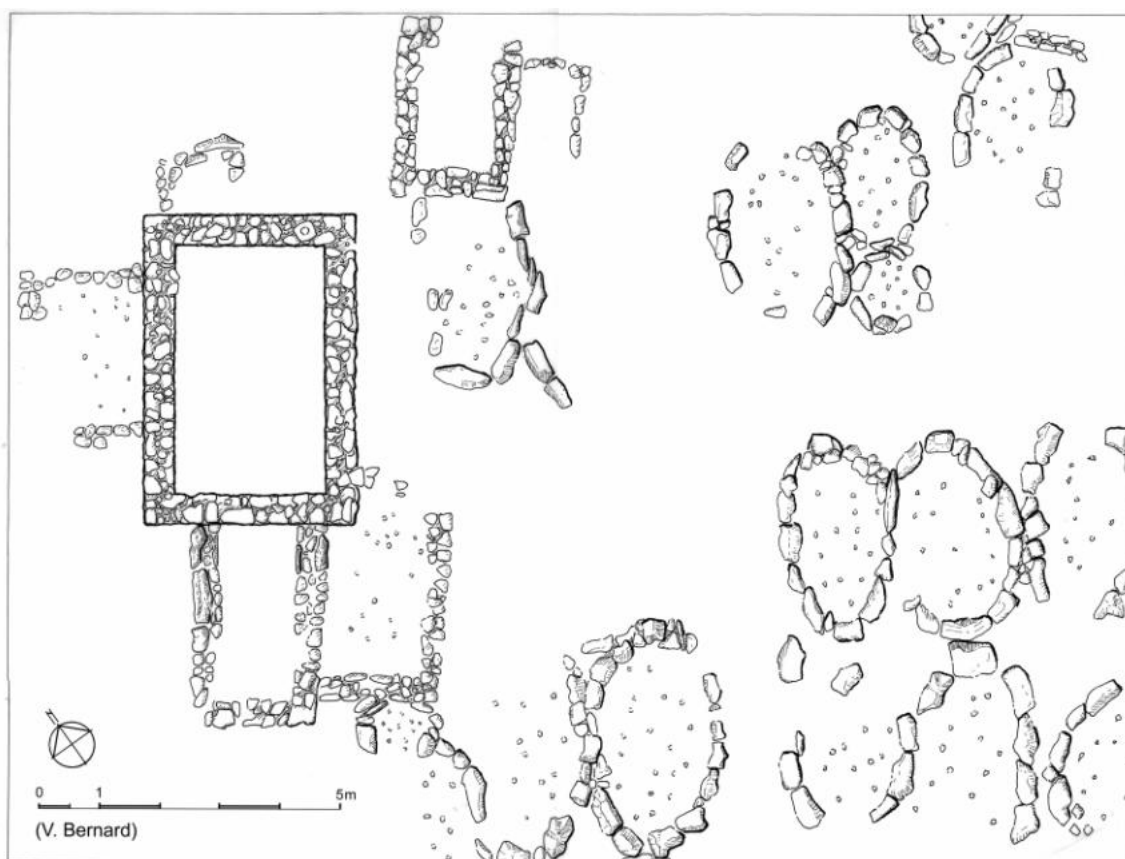


Fig. 11. Halfāt, détails du cimetière nord : mausolées et grandes tombes (a, zone 1 sur fig. C3) ; petites tombes (b, zone 2 sur fig. C3).

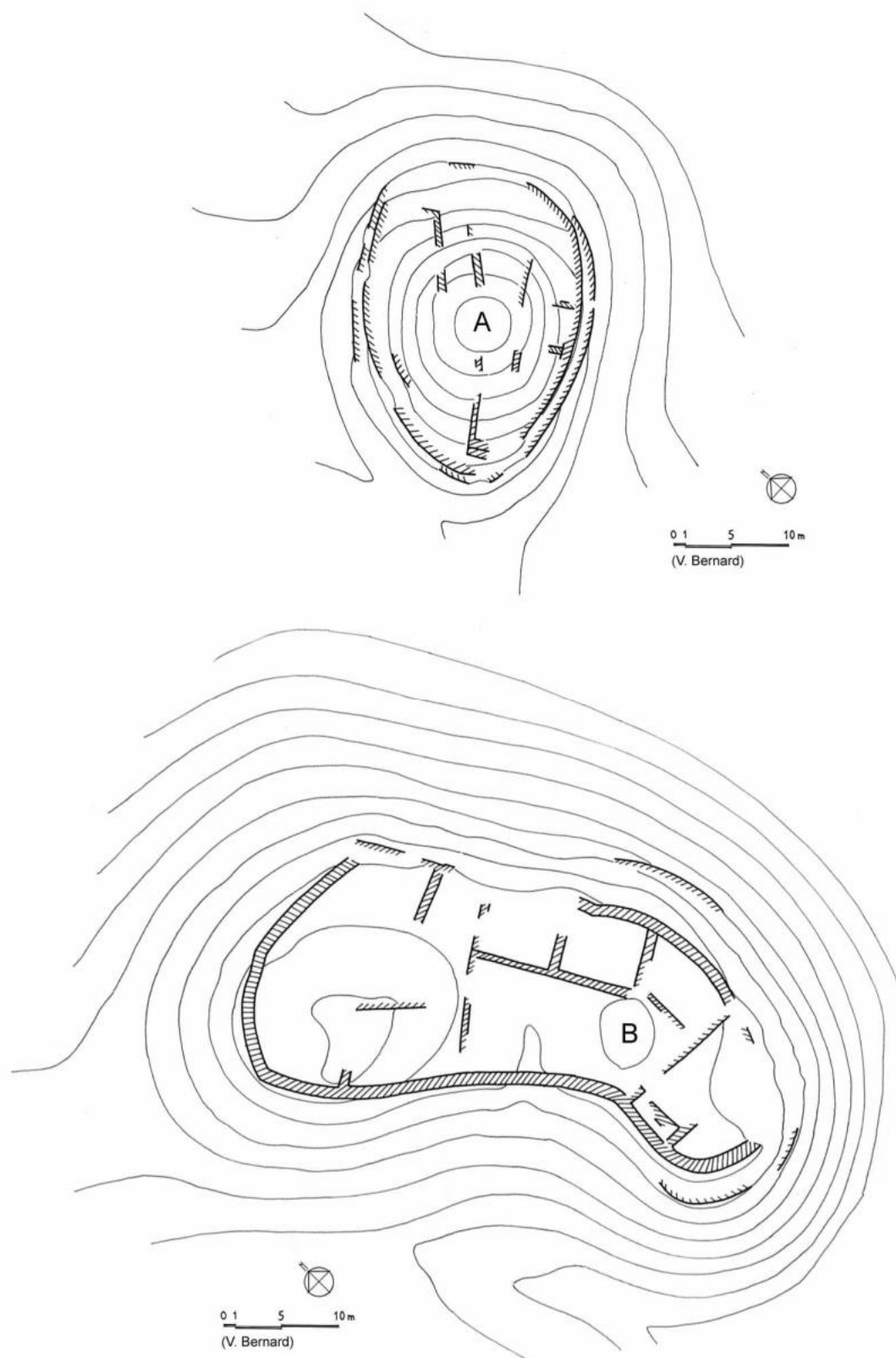


Fig. 12. Ḥalfāt, plan des forts sud (A) et nord (B).

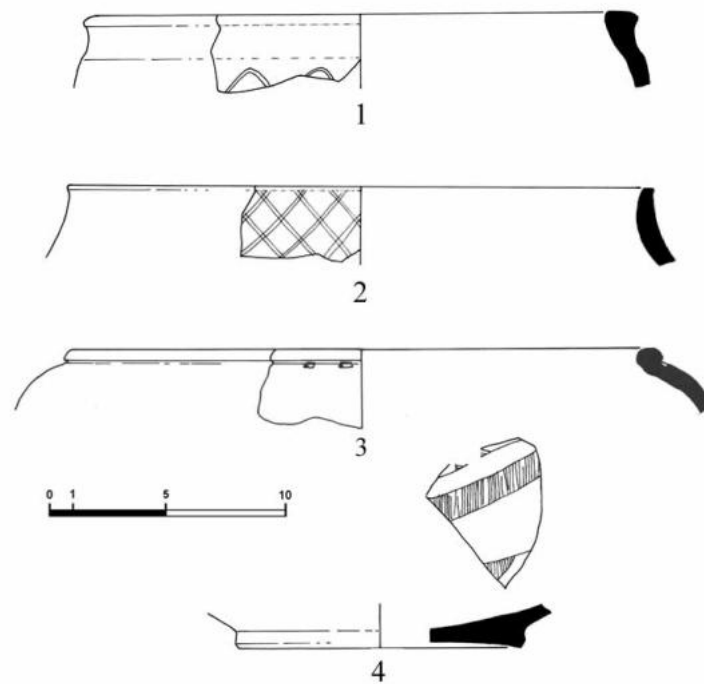


Fig. 13. Ḥalfāt, céramiques des XI^e-XII^e siècles.

1. Khal 30. Bord de bassin. Pâte assez grossière brun sombre à dégraissant mixte ; décor incisé.
2. Khal 29. Col de pot. Pâte moyenne marron, dégraissant minéral ; décor incisé.
3. Khal 26. Bord de pot. Pâte assez grossière marron sombre, dégraissant minéral ; décor ponctué.
4. Khal 34. Base de bol. Pâte fine rouge brique ; engobe blanc ; décor hachuré ; glaçure transparente à tache verte, irisée à l'extérieur.

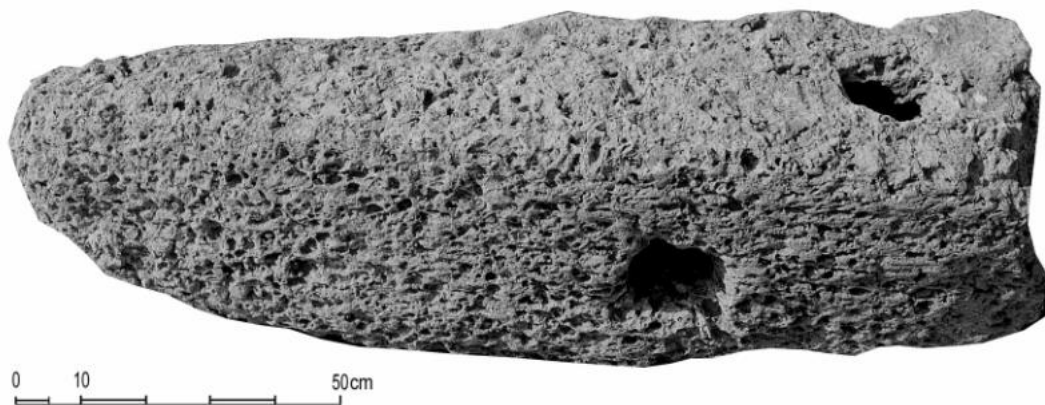


Fig. 14. Ḥalfāt, ancre médiévale en pierre.